This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

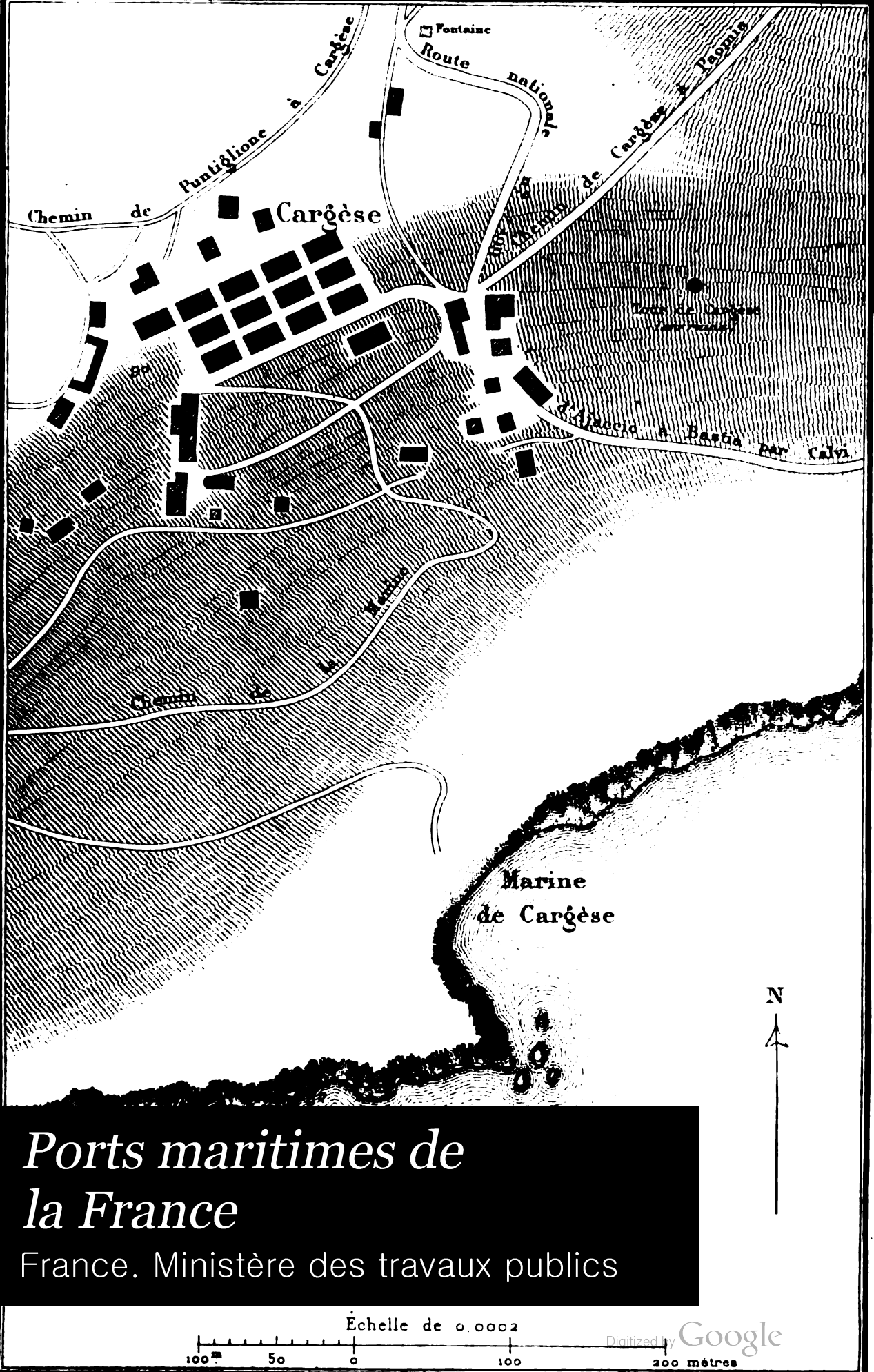
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`



Ports maritimes de la France

France. Ministère des travaux publics

Digitized by Google

Econ
7158
74.3

HARVARD COLLEGE LIBRARY

BOUGHT FROM THE INCOME OF THE FUND
BEQUEATHED BY
PETER PAUL FRANCIS DEGRAND
(1787–1855)
OF BOSTON

FOR FRENCH WORKS AND PERIODICALS ON THE EXACT SCIENCES
AND ON CHEMISTRY, ASTRONOMY AND OTHER SCIENCES
APPLIED TO THE ARTS AND TO NAVIGATION

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

PORTS MARITIMES

DE LA FRANCE.

Digitized by Google

Digitized by Google

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PORTS MARITIMES DE LA FRANCE.

TOME HUITIÈME.

(1re PARTIE.)

CORSE.

ALGÉRIE, DE NEMOURS À TIPAZA.

PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCC XC.

Digitized by Google

Econ 7158.74.3

HARVARD COLLEGE
SEP 22 1921
LIBRARY

DEGRAND FUND

Digitized by Google

CORSE.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT D'AJACCIO.

NOTICE PAR M. SAENZ,

CONDUCTEUR PRINCIPAL FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES, HYDROGRAPHIQUES ET MÉTÉOROLOGIQUES.

La côte occidentale de la Corse est presque partout escarpée et se découpe en golfes profonds.

Le plus important et le plus fréquenté de ces golfes est le golfe d'Ajaccio. Son étendue est considérable. Il est largement ouvert aux vents et aux mers du S. O. Au Nord, l'entrée du golfe est signalée par la pointe de la Parata, qui est surmontée d'une tour, et par le chapelet d'îlots rocheux qu'on désigne sous le nom d'îles Sanguinaires. La pointe extrême Sud du golfe est connue sous le nom de Capo Muro. De la pointe de la Parata au Capo Muro, l'ouverture du golfe d'Ajaccio est de 9 milles marins et sa profondeur dans l'intérieur des terres, mesurée de la Parata à la tour de Capitello, près de l'embouchure de la rivière de Prunelli, est sensiblement égale à la largeur de l'ouverture.

La côte Nord est presque en ligne droite, allant de l'Ouest à l'Est, de la pointe de la Parata à la citadelle d'Ajaccio. Le restant du golfe se découpe ensuite en une série d'anses profondes, parmi lesquelles il faut citer la baie d'Ajaccio et l'anse de Chiavari. Plusieurs des pointes saillantes qui séparent ces diverses baies sont signalées par de vieilles tours génoises : tour Muro, tour de la Castagna, tour de l'Isolella.

La ville d'Ajaccio est située à l'entrée de la baie d'Ajaccio, sur

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

le revers d'une saillie de la côte qui met son port à l'abri de l'action directe des mers du large.

La plupart des navires qui fréquentent le port d'Ajaccio viennent des directions Sud ou Nord et abordent le golfe par le Capo Muro ou la pointe de la Parata.

Un navire qui vient par le Sud doit donner un peu de tour avant de doubler le Capo Muro, car cette pointe se termine par deux bancs où la mer est très dure. Il ne doit gouverner sur Ajaccio qu'après avoir successivement reconnu : d'abord la montagne de Saint-Antoine, puis le haut sommet du Pozzo-di-Borgo et enfin le tombeau de la famille de ce nom, qui est situé sur le versant Est de la montagne et qui, de loin, a quelque ressemblance avec un marabout arabe. La route à faire alors est de 24° Est. Il est prudent de passer à un demi-mille au moins de la pointe de la Castagna.

Les navires venant du Nord abordent le golfe d'Ajaccio soit par une passe étroite dite des *Sanguinaires*, existant entre la pointe de la Parata et la première des îles Sanguinaires, soit en passant au large et au Sud de ces îles.

Les îles Sanguinaires sont formées d'une série de roches qui sont le prolongement de la pointe de la Parata dans la direction S. O. Une de ces îles, la plus rapprochée de terre et située dans la passe des Sanguinaires, est connue sous le nom d'île des Porreaux. On est dans l'habitude de désigner sous le nom de Grande-Sanguinaire la plus grande de ces îles. C'est aussi la plus éloignée de la pointe de la Parata. Son relief est très accentué, et on la voit de fort loin.

La Grande-Sanguinaire renferme un ancien lazaret en ruine dans lequel, au siècle dernier, on parquait, pendant de longs jours, les pêcheurs corailleurs, venus des côtes barbaresques, qu'on réputait être toujours contaminées par la peste. Il y a en outre dans cette île un phare du premier ordre et un sémaphore relié

Digitized by Google

à Ajaccio par un câble sous-marin. Le foyer du phare est situé à 98 mètres au-dessus du niveau de la mer. Son feu, visible à 20 milles, est fixe, varié de 4 en 4 minutes par des éclats précédés et suivis d'éclipses, qui sont totales à 10 milles de distance.

Le phare des Sanguinaires est situé par 42°52′50″ de latitude Nord et 6°15′ 30″ de longitude orientale.

Nous avons dit qu'on pouvait pénétrer dans le golfe d'Ajaccio par la passe des Sanguinaires, devant la pointe de la Parata : ce passage n'a que 2 encablures de large et, quand on s'y engage, il faut avoir le plus grand soin de passer plus près de la pointe que de l'île des Porreaux, de façon à éviter une roche située à 1 encablure de l'île, par $3^{m},90$ de fond, et sur laquelle la mer déferle, dès qu'elle est un peu grosse.

La passe des Sanguinaires n'est abordable que pour les navires qui ne calent pas plus de 5 mètres. Mais souvent, surtout par les coups de vent de N. O., la mer y est d'une violence extrême : de sorte que, par les mauvais temps, il est très prudent de ne s'engager dans le golfe d'Ajaccio qu'en passant bien au large des îles Sanguinaires. Il est même imprudent de s'engager dans la passe avec un navire à voiles, lorsque la brise est molle et irrégulière. Si les calmes surviennent, on peut être drossé par les courants qui y sont très irréguliers.

De la pointe de la Parata on doit, pour faire route sur Ajaccio, marcher à l'Est jusqu'au moment où on relève le phare de la citadelle d'Ajaccio au N. 38° E. On se trouve alors à 5 milles de la tour de la Parata et à 2 milles du phare, avec l'écueil de Butticino et la chapelle des Grecs au Nord. On peut venir ensuite N. 51° E., jusqu'à relever le phare N. 20° O. On a alors tout paré pour atteindre l'un quelconque des mouillages du port d'Ajaccio.

La côte est saine sur tout ce parcours à la seule condition de se tenir à un demi-mille au moins de la terre. Les écueils à noter sont: la Botte, gros rocher bien visible, s'élevant à 5 mètres au-

Digitized by Google

dessus du niveau de l'eau, placé à l'O. S. O. de la chapelle des Grecs. On doit s'en tenir au large et à 1 encablure au moins.

Un écueil plus dangereux, car il est moins apparent, est le Butticino, au Sud de la chapelle des Grecs. Il est signalé par une tour-balise en maçonnerie, peinte en noir, et portant en gros caractères blancs le nom de *Guardiola*. Une tour semblable, portant aussi l'indication de l'écueil à signaler, marque les bas-fonds dangereux dits *Écueils de la Citadelle* et situés à 2 encablures au Sud du bastion Sud de la citadelle d'Ajaccio.

Il reste à faire connaître quelle est la route à suivre par un navire venant du Nord ou du N. O., et ne voulant pas s'engager dans la passe des Sanguinaires. Ce navire doit descendre au Sud, doubler la Grande-Île, et ne mettre le cap sur Ajaccio que quand on découvre toute la citadelle et une partie de la ville en dehors de l'alignement de la chapelle des Grecs. Il évite ainsi un écueil très dangereux, appelé écueil du Tabernacle, sur lequel il n'y a que $3^{m},50$ d'eau. Cet écueil, que signale une bouée noire, est placé à 6 encablures, dans la direction E. S. E. d'une pointe de la Grande-Sanguinaire qu'on appelle aussi pointe du Tabernacle.

En dehors des mouillages qui constituent le port d'Ajaccio, il existe encore dans le golfe quelques autres mouillages plus ou moins fréquentés.

Ce sont les mouillages de la Parata, d'Aspretto et de Chiavari.

Le mouillage de la Parata est placé sur le revers de cette pointe, en allant vers l'Est, près d'une petite plage. On peut y mouiller sur fond de sable et herbes, par 10, 15 et 20 mètres d'eau, mais en se tenant très près de la terre, les grands fonds étant proches. Les bateaux à voiles s'y réfugient souvent, à l'abri des vents du Nord et du N. O.

Le mouillage d'Aspretto s'appelle ainsi, du nom d'un fortin qui était chargé de le protéger. Les navires se placent entre les écueils

Digitized by Google

de Scoglietti et la plage de Campo dell' Oro, à l'Est des rochers, sur fond de vase, par 10, 20 et 30 mètres d'eau. C'était jadis le mouillage des grands navires en bois des flottes de guerre. Ils s'approvisionnaient d'eau dans la Gravona, mais l'eau de cette rivière est de qualité médiocre, et le séjour aux abords de la plage de Campo dell' Oro est fort malsain. On ne doit aborder ce mouillage qu'en passant au large des écueils, et en donnant du tour à la pointe de Porticcio, à cause de quelques bas-fonds qui la terminent.

Le mouillage de Chiavari est peu fréquenté. Les mers d'Ouest et de N. O. y sont très violentes. On peut y mouiller après les roches qui sont à l'Est de l'île Piana, par 18 et 20 mètres de fond.

Un petit bateau à vapeur fait un service journalier entre Ajaccio et le pénitencier de Chiavari. Un appontement en fonte, fer et bois s'élève sur la plage qui sert de port d'embarquement, s'avance jusqu'aux fonds de $3^{m},60$, et permet les opérations commerciales. Le bateau fait route à raser les roches des Sette-Navi, et passe ensuite entre ces écueils et la roche de Campanina, qui n'est plus dangereuse depuis qu'elle est signalée par une tour en maçonnerie peinte à bandes alternativement rouges et noires.

Les côtes du golfe d'Ajaccio sont presque partout très accores, de sorte qu'en règle générale les navires doivent mouiller très près de terre, de façon à éviter des profondeurs d'eau qui, à courte distance, deviennent énormes.

On peut s'en faire une idée en remarquant qu'à un demi-mille à peine de la jetée du port d'Ajaccio, dans la direction S. S. E., on ne trouve le fond qu'à plus de 1,100 mètres de profondeur.

Entourés de grandes montagnes, le fond du golfe et le port d'Ajaccio ont un régime de vents qui ne sont pas toujours en concordance avec les vents du large, lesquels règlent seuls l'état de la

Digitized by Google

mer. Le sémaphore de la Grande-Île-Sanguinaire peut donc seul donner les renseignements utiles aux navigateurs qui veulent sortir du port d'Ajaccio. Il n'est pas rare, en effet, de quitter Ajaccio avec des vents du S. O., et, après avoir doublé les Sanguinaires, de rencontrer des vents et des mers du Nord ou du N. O.

Le tableau suivant des vents observés à Ajaccio correspond à une année moyenne, et a été dressé à l'aide des observations journalières des sept dernières années :

SAISONS.	N.	N. E.	E.	S. E.	S.	S. O.	O.	N. O.	JOURS de CALME COMPLET.	JOURS de VENTS.
HIVER.										
Du 1er janvier au 1er avril...	18	9	4	5	8	8	16	13	9	81
PRINTEMPS.										
Du 1er avril au 1er juillet...	8	3	7	9	12	10	24	12	6	85
ÉTÉ.										
Du 1er juillet au 1er octobre.	8	2	7	7	9	9	27	12	11	81
AUTOMNE.										
Du 1er octobre au 1er janvier.	16	8	14	4	7	7	16	14	6	86
	50	22	32	25	36	34	83	51	32	333
TOTAL.....									365	

On voit que les vents dominants vont du Nord à l'Ouest, et se meuvent dans ce seul quadrant pendant plus de la moitié de l'année.

Nous donnons ci-dessous le résultat des observations pluviométriques faites à Ajaccio de 1878 à 1886 :

Digitized by Google

ANNÉES.	HIVER.		PRINTEMPS.		ÉTÉ.		AUTOMNE.		TOTAUX PAR ANNÉE.	
	NOMBRE de jours.	HAUTEUR des pluies.	NOMBRE de jours.	HAUTEUR des pluies.	NOMBRE de jours.	HAUTEUR des pluies.	NOMBRE de jours.	HAUTEUR des pluies.	NOMBRE de jours.	HAUTEUR des pluies.
		mm.		mm.		mm.		mm.		mm.
1878	10	49.25	13	22.50	4	68.00	39	304.75	66	444.50
1879	17	166.75	35	177.00	5	51.25	17	162.00	74	557.00
1880	8	51.25	20	113.25	10	72.50	15	188.25	53	425.25
1881	29	213.50	20	101.50	6	19.50	18	158.50	73	493.00
1882	11	38.25	15	65.00	11	192.50	16	198.25	53	494.00
1883	19	178.00	21	126.75	6	41.00	22	134.25	68	480.00
1884	11	48.00	19	187.50	10	48.75	18	137.50	58	421.75
1885	17	203.85	23	136.00	7	109.00	28	363.50	75	812.35
TOTAUX	122	948.85	166	929.50	59	602.50	173	1.647.00	520	4,127.85
MOYENNES	15	118.60	21	116.20	7	75.30	22	205.89	65	515.98

Il est à noter que, parmi le nombre de jours de pluie relevés, il en est très peu pendant lesquels la pluie soit tombée d'une façon continue. Quand il pleut à Ajaccio, l'eau tombe avec une extrême abondance qui rappelle les pluies des tropiques, mais c'est presque toujours par bourrasques distinctes séparées par des intervalles d'un beau temps relatif. Il est fort rare qu'une journée entière s'écoule sans que, pendant quelques instants au moins, le soleil n'ait percé les nuages.

Nous avons dit que l'état de la mer au large du golfe d'Ajaccio n'est pas en concordance avec les observations des vents faites à Ajaccio, et que les marins qui sont pour quitter ce port ne doivent avoir confiance qu'aux observations faites au sémaphore de la Grande-Île-Sanguinaire.

Nous avons résumé dans le tableau suivant les observations des vents faites dans cette île, pendant les dix dernières années :

Digitized by Google

SAISONS.	N.	N. E.	E.	S. E.	S.	S. O.	O.	N. O.	JOURS de CALME COMPLET.	JOURS de VENTS.
HIVER.										
Du 1er janvier au 1er avril...	16	1	22	3	5	9	14	18	2	88
PRINTEMPS.										
Du 1er avril au 1er juillet...	19	"	14	2	7	11	18	18	2	89
ÉTÉ.										
Du 1er juillet au 1er octobre.	21	"	14	"	3	9	19	24	2	90
AUTOMNE.										
Du 1er octobre au 1er janvier.	15	1	20	2	4	12	17	20	1	91
	71	2	70	7	19	41	68	80	7	358
TOTAL.....									365	

Aux Sanguinaires, ce sont les vents du Nord et du N. O. qui dominent. Mais la disposition de la côte explique facilement que beaucoup de ces vents soient transformés en vents d'Ouest en arrivant au fond du golfe, après avoir glissé sur le flanc des montagnes qui longent toute la partie du littoral comprise entre la tour de la Parata et la ville d'Ajaccio.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES.

§ 1er. ÎLE DE CORSE.

La vieille histoire de la Corse est fort obscure. Cette île, Cyrnos pour les Grecs, Corsica pour les Latins, aurait commencé, d'après Hérodote, par recevoir une colonie de Phocéens chassés de l'Ionie par les soldats de Cyrus. Les Tyrrhéniens en auraient expulsé ensuite les nouveaux colons et y auraient été remplacés, à leur tour, par les Carthaginois. Les Romains semblent n'y avoir porté leurs armes, pour la première fois, qu'à l'époque de la première guerre punique.

A l'époque de l'invasion des barbares, lors de l'écroulement définitif de l'empire romain, les Vandales envahirent la Corse sous leur roi Genséric et furent suivis par les Goths bientôt après.

Les dévastations des Sarrasins, qui ont laissé de si nombreux souvenirs dans les légendes de l'île, paraissent avoir commencé vers l'année 720. Charlemagne fit un instant occuper la Corse par un de ses lieutenants; mais, dans les dernières années de son existence, les Sarrasins détruisirent toutes les villes du littoral, obligeant les habitants à émigrer dans l'intérieur ou à se réfugier en Italie.

Plusieurs points de l'île furent même occupés par les nouveaux envahisseurs d'une façon permanente, et ils n'en furent chassés définitivement que par les Pisans, vers la fin du XIe siècle.

Alors commença, entre Pise et Gênes, une longue et sanglante lutte, à laquelle les insulaires prirent part, les uns dans les rangs des Génois, les autres dans les rangs des Pisans, luttant même entre eux, quand leurs oppresseurs étaient en trêve.

Digitized by Google

Pise n'abandonna entièrement la Corse qu'en 1299.

Mais la guerre n'en continua pas moins à ensanglanter l'île. Nombre de seigneurs corses persévérèrent courageusement dans leur résistance contre les Génois et leurs hostilités se compliquèrent, à deux reprises, de l'intervention des troupes du roi d'Aragon, qui prétendait à la possession de la Corse, en vertu d'une donation faite à ses ancêtres par une bulle du pape Boniface VIII.

Les Espagnols n'abandonnèrent définitivement la Corse qu'en 1421. Un moment ils avaient possédé l'île presque tout entière. La coalition d'une partie des seigneurs corses réunis aux Génois parvint à les en chasser.

La Corse n'avait pas, pour cela, conquis sa tranquillité ni son indépendance. La guerre continua presque sans interruption et plus sanglante que jamais, entre seigneurs, gens des communes et soldats de l'office de Saint-Georges, car le Gouvernement génois avait livré l'île, en ferme, à la puissante compagnie de ce nom, dont les chefs appartenaient à la haute aristocratie de la cité, et portaient le nom de *Protecteurs*.

Ces luttes, compliquées d'épouvantables famines, d'épidémies et d'incursions barbaresques, achevèrent la ruine du pays.

En 1553, les incidents de la guerre d'Italie amenèrent Henri II, à ce moment maître de Sienne, à tenter la conquête de la Corse. L'âme de cette entreprise était Sampiero de Bastelica, le héros de l'indépendance corse, capitaine déjà illustre, depuis longtemps au service de la France. Les flottes française et turque réunies, la première sous le commandement du baron de la Garde et la seconde sous le commandement de Dragut, s'emparèrent de presque tout le littoral. La flotte française avait du reste jeté dans l'île environ 5,000 hommes de troupes, commandés par de Termes. Sampiero et les nombreux chefs corses exilés par Gênes et qui s'étaient joints à lui, soulevèrent presque toute l'île en faveur des Français.

Malgré les vives protestations des patriotes corses, le traité de

Digitized by Google

Cateau-Cambrésis, survenu en 1559, restitua la Corse à la république de Gênes.

Mais, nonobstant l'abandon des Français, Sampiero ne renonça pas à la lutte contre les Génois. Il alla leur chercher des ennemis partout, implorant tour à tour la cour de France, le dey d'Alger et le Grand Turc. De 1563 à 1567 la guerre fut ardente; mais Sampiero mourut assassiné en 1567 et les dernières résistances finirent deux ans après, lorsque Alphonse d'Ornano, fils survivant du grand Sampiero, quitta l'île avec quelques compagnons fidèles, sur deux galères envoyées de France avec l'assentiment de la république de Gênes.

Depuis cette époque (15 avril 1569), la Corse n'a plus d'histoire jusqu'en 1729. A ce moment, lasse d'un joug qui devenait chaque jour plus pesant, l'île se révolta de nouveau.

Une paix fut cependant signée à Corte en 1732, après une lutte dans laquelle Gênes fit intervenir des troupes mercenaires mises à sa disposition, moyennant finances, par la cour d'Autriche. La guerre recommença encore deux ans après, lorsque toutes les troupes mercenaires eurent été retirées de l'île.

En 1736, après s'être inutilement adressés au roi d'Espagne, les Corses se donnèrent pour roi Théodore, baron de Neuhoff, qui débuta par quelques succès dans sa guerre contre les Génois.

Aux partisans de Théodore, les Génois opposèrent des corps levés parmi les insulaires eux-mêmes et la lutte prit alors des allures d'une violence féroce, qu'on ne lui avait jamais connue. Manquant de ressources, le nouveau roi de la Corse fut obligé de quitter l'île, où il tenta de revenir à deux reprises. Il était appuyé par des navires anglais dans sa dernière tentative, qui eut lieu en 1743.

Revenu en Angleterre après son insuccès, Théodore, poursuivi par ses créanciers, fut mis en prison pour dettes et ne fut délivré que grâce à une souscription ouverte par Horace Walpole. Il mourut à Londres, le 11 septembre 1756.

Pendant cette période de l'histoire de l'île, la France était inter-

Digitized by Google

venue à plusieurs reprises, soit pour réconcilier les Corses et la république de Gênes, soit même pour soumettre de nouveau les insulaires au joug des Génois.

Hyacinthe Paoli, Gaffori et Rivarola furent, pendant toute cette guerre, les chefs corses les plus en vue. Mais, en 1753, Gaffori fut assassiné à Corte par son frère, dit-on. Rivarola alla mourir pauvre à Turin et Hyacinthe Paoli fut obligé de se réfugier à Naples, à l'époque où le maréchal de Maillebois et les Français qu'il commandait occupèrent toute l'île pour le compte des Génois.

Lorsqu'en 1754, après la mort de Gaffori, les Corses se soulevèrent de nouveau contre Gênes, tous les chefs des anciennes revendications étant morts ou vieillis, les révoltés choisirent pour les conduire Pascal Paoli, fils d'Hyacinthe, à ce moment au service de Naples.

Pascal Paoli débarqua à l'embouchure du Golo le 29 avril 1755 et prit en mains le pouvoir. Cet homme remarquable administra son pays de 1755 à 1768, luttant énergiquement contre les Français et les Génois, et trouvant le temps, dans les intervalles de ces luttes, d'organiser son gouvernement, créant les divers services d'une administration régulière, faisant rendre la justice, et dotant ses compatriotes de lois pour la plupart excellentes.

Gênes, lasse de ces luttes incessantes, qui avaient épuisé son trésor, se résigna à céder la Corse à la France, par le traité du 15 mai 1768.

Après quelques alternatives de revers et de succès, Pascal Paoli, définitivement battu à Ponte-Novo, sur les bords du Golo, le 15 mai 1769, dut renoncer définitivement à la lutte. Il s'embarqua avec quelques amis fidèles à Porto-Vecchio, le 12 juin suivant, sur deux navires anglais que l'amiral Smittoy mit à sa disposition.

La Corse était définitivement annexée à la France.

Un instant la Révolution française ramena Pascal Paoli en Corse. Un décret de l'Assemblée nationale, portant que la Corse faisait partie intégrante du territoire, rappela de l'exil tous les

Digitized by Google

insulaires qui avaient combattu pour la liberté de leur pays. Paoli, qui rentra avec les autres exilés, retrouva vite dans l'île son ancienne influence.

Mais, dénoncé en 1793 au Comité de salut public et appelé à la barre de la Convention, Paoli souleva l'île et demanda des secours à l'amiral Hood qui bloquait Toulon. Au commencement de 1794, cinq régiments anglais furent débarqués à Saint-Florent, pendant que la flotte de Nelson, qui croisait sur les côtes de l'île, empêchait l'arrivée de toute espèce de secours. Bastia, bombardé par la flotte anglaise de Hood et assiégé par les Corses, dut capituler. Calvi subit ensuite le même sort, après que les Anglais l'eurent écrasé sous trois mille bombes. Pendant deux ans un gouverneur anglais, sir Gilbert Elliott, gouverna la Corse.

Paoli, dont l'influence nuisait à la bonne marche du gouvernement anglais, fut appelé à Londres, par le roi lui-même, et abandonna une dernière fois la Corse. Il ne devait plus quitter l'Angleterre, où il vécut, à Londres, d'une pension de 50,000 francs, qui lui était fournie par le Gouvernement.

Les succès de la France en Italie firent vite cesser cette situation, et il suffit, à la fin de 1796, d'une poignée de soldats détachés de l'armée d'Italie, et de quelques exilés chassés de l'île par les paolistes, pour que, saisis d'une véritable panique, les Anglais allassent se réfugier sur les vaisseaux de Nelson, sans même l'apparence d'une défense sérieuse.

Les Anglais réoccupèrent le littoral corse pendant quelques mois en 1814, mais évacuèrent définitivement l'île après la chute de Napoléon et le retour de Louis XVIII à Paris.

L'ancienne monarchie avait fait de la Corse un gouvernement qui, en 1769, comptait 119,000 habitants. La République la divisa en deux départements : le Liamone et le Golo, du nom des deux rivières les plus importantes de l'île. Ajaccio était le chef-lieu du Liamone et Bastia le chef-lieu du Golo. La population de l'île était de 174,000 habitants d'après le recensement de 1811. Elle est

Digitized by Google

aujourd'hui, d'après les relevés de 1886, de 278,501 habitants. Il y avait, lors de la conquête française, six évêques : d'Accia, Mariana, Nebbio, Aleria, Ajaccio et Sagone. Ils furent plus tard réduits à un, l'évêque d'Ajaccio, qui est suffragant de l'archevêque d'Aix.

Un décret de 1811 réunit les deux départements du Liamone et du Golo en un seul, avec Ajaccio pour chef-lieu.

§ 2. VILLE D'AJACCIO.

Les origines du chef-lieu du département de la Corse sont fort peu connues, mais tout donne lieu à croire qu'Ajaccio n'a eu, pendant plusieurs siècles, qu'une très faible importance. Diodore de Sicile, qui a décrit l'île quarante ans avant notre ère, ne connaissait en Corse que deux villes, Calaris et Nicée, dont on ignore l'emplacement aujourd'hui. Strabon, qui écrivait cinquante ans après, ne cite aussi que quelques noms de petites villes, demeurées aussi inconnues que Calaris et Nicée. Pline l'Ancien, qui mourut en 79, nous fait savoir qu'il y avait en Corse trente-trois villes et plusieurs colonies, mais il ne cite qu'Aléria et Mariana, sur la côte orientale.

Ptolémée, qui écrivait vers l'an 138, indique dans sa description de la Corse le nom et la position géographique de vingt-sept villes, dont treize sur le littoral et quatorze dans l'intérieur de l'île. On a voulu reconnaître Ajaccio dans l'une des villes de la côte, et le chef-lieu de la Corse correspondrait à l'*Urcinium civitas* des textes latins, et figurerait sous la dénomination de Ουρκίνια, dans la carte jointe à un beau manuscrit grec de la *Géographie* de Ptolémée, existant à la Bibliothèque nationale. Mais, dans cette carte, l'île de Corse prend des formes si éloignées de la réalité, qu'on ne parvient même pas à y reconnaître, avec certitude, le golfe d'Ajaccio malgré son étendue. Il est fort douteux qu'Urcinium soit l'ancien Ajaccio et les doutes, à ce sujet, sont d'autant plus fondés, qu'on

Digitized by Google

ne sait pourquoi le premier nom aurait été changé en Adjacium, ni à quelle époque ce changement de dénomination serait survenu. Peut-être faudrait-il placer Urcinium dans le golfe de Sagone, près de l'embouchure de la Liscia, sur la plage d'Orcino, dans le canton de *Sari d'Orcino,* ces deux mots n'étant que la traduction italienne des termes latins *Serra, Urcinium.*

D'après les historiens qui voient dans l'Urcinium antique l'Ajaccio d'aujourd'hui, les premiers habitants auraient été des pêcheurs et des potiers, et ces derniers auraient notamment fabriqué des amphores de forme spéciale, *urcei,* dans lesquelles les Romains faisaient vieillir leurs vins. De là le nom d'Urcinium donné à la localité.

Nous hasarderons à notre tour une autre explication : vers la fin du siècle dernier et dans le commencement de ce siècle, on a fréquemment découvert dans les vignes de Saint-Jean, placées entre la chapelle de Sainte-Lucie et Castel-Vecchio, le long de la route de Bastia, des sépultures bizarres, consistant en de grandes jarres d'un rouge vif, sans ouvertures apparentes, dans chacune desquelles se trouvait un squelette et une clef. Pourquoi ne serait-ce pas à l'existence même de ces vases funéraires qu'il faudrait attribuer le nom d'Urcinium, que les Latins auraient donné à la localité où ils avaient rencontré toutes ces urnes? L'existence de ces sépultures reporterait les origines de la capitale de la Corse aux temps héroïques et justifierait presque les assertions plus que hasardées de quelques annalistes, qui ont voulu voir dans Ajaccio une ville bâtie par Ajax, lequel, au retour de la guerre de Troie, aurait été amené par une série de tempêtes jusque dans le fond du golfe, où il aurait fait naufrage.

Mais, quelle que soit son origine, Ajaccio n'eut, pendant très longtemps, qu'une bien faible importance et il faut arriver aux premières années du xve siècle, pour voir cette ville figurer dans l'histoire de la Corse. En 1420, Alphonse d'Aragon y fit débarquer ses soldats, que les habitants accueillirent avec empressement.

Ajaccio, à cette époque, était bâti au pied du mamelon de

Digitized by Google

Castel-Vecchio et ses maisons éparses s'étendaient jusqu'à la chapelle de Sainte-Lucie.

Après que les Espagnols eurent quitté l'île, les Génois firent d'Ajaccio un chef-lieu de préside, dont les habitants reçurent divers privilèges, ce qui explique leur longue fidélité à la république de Gênes.

Mal située, dans une position que le voisinage de la vallée des Cannes rend très malsaine, la ville d'Ajaccio se déplaça peu à peu. Des maisons nouvelles s'élevèrent dans la presqu'île qu'occupe la ville actuelle et sur l'emplacement de la rue Fesch. Castel-Vecchio fut définitivement abandonné, lorsqu'en 1492 les Génois établirent un môle de débarquement sur l'emplacement de l'hôtel de ville d'aujourd'hui, à l'extrémité d'une petite anse qui servait de port aux marins. Une enceinte entoura la nouvelle ville.

En 1553, à l'époque de l'expédition du général français de Termes, Sampiero vint mettre le siège devant Ajaccio qui dut lui ouvrir ses portes. La ville fut pillée, en partie brûlée et ses habitants, Génois pour la plupart, furent contraints à s'embarquer ou à se cacher dans les campagnes.

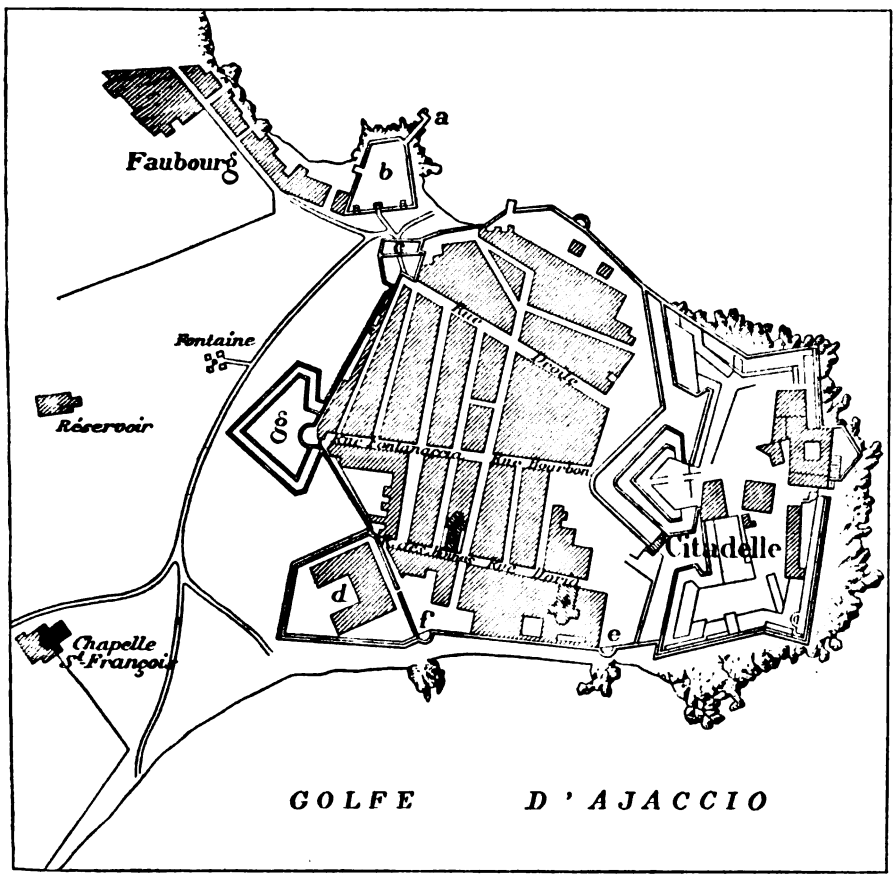
Mais le général de Termes avait compris qu'Ajaccio présentait une réelle importance. Il en fit le centre de ses opérations. Les fortifications furent réparées, complétées et la citadelle fut construite dans son état actuel.

Ajaccio, occupé par les Français et les Corses jusqu'en 1559, redevint ville génoise et son histoire se confond, pendant deux siècles, avec celle de la métropole italienne. Il faut arriver à l'époque de la guerre de Quarante ans (1729-1769) pour qu'il soit question d'Ajaccio. En 1739, Luc d'Ornano, avec l'aide des navires du roi Théodore, essaya d'enlever la ville aux Génois, mais la flottille du célèbre aventurier, dispersée par la tempête, ne put appuyer les opérations par terre d'Ornano, qui se vit contraint de s'éloigner de la place. En 1763, Pascal Paoli essaya aussi de s'emparer d'Ajaccio

Digitized by Google

par surprise, mais cette tentative échoua et les auteurs de l'entreprise payèrent de leur vie cet insuccès. Le 10 mai 1768, deux bataillons français plantèrent le drapeau de Louis XV sur les murs de la citadelle.

Fig. 1. — Plan d'Ajaccio dressé par l'ingénieur de Cotte (1748).



LÉGENDE.

a. Môle de débarquement.
b. Place du Môle.
c. Porte d'entrée de la ville.
d. Séminaire.
e. Tour Spinola.
f. Tour Saint-Georges.
g. Tour du Diamant.

Ajaccio n'était encore à cette époque qu'une toute petite ville, contenant à peine une douzaine de rues, s'étendant sur 200 mètres

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

au plus dans sa plus grande largeur. A part quelques vieilles maisons de la rue Fesch, qui formaient le faubourg extérieur, la ville, accolée à sa citadelle, tenait tout entière dans son enceinte du temps de Sampiero. Le plan que nous donnons du vieil Ajaccio permettra du reste de se rendre compte des changements qui se sont opérés en moins de cent ans, car la suppression de l'enceinte fortifiée, le percement du cours Napoléon (route nationale n° 193), la création des premiers quais et de la place du Marché, ne datent que des premières années du siècle.

Ce plan est la reproduction, à une échelle moindre, d'un plan existant dans les archives des ponts et chaussées à Ajaccio, dressé en 1748, par l'ingénieur français de Cotte, placé sous les ordres du gouverneur de Cursay.

Un autre plan, dressé en 1769 par Bellin, ingénieur de la marine, et que nous avons consulté, ne diffère de celui de l'ingénieur de Cotte, que par cette particularité, que les batardeaux qui fermaient le fossé de la citadelle ont disparu et que, par suite, la mer enveloppe complètement cette forteresse.

La tranquillité d'Ajaccio fut troublée en 1794 par l'arrivée des paolistes, qui pillèrent les maisons de leurs adversaires et notamment la maison des Bonaparte qui fut brûlée. La ville resta entre les mains des anglo-paolistes jusqu'à la fin de l'année 1796, époque du retour des Français.

L'année suivante, il y eut encore quelques troubles provoqués par des émigrés rentrés dans l'île après la crise de fructidor an VI. Leurs bandes vinrent même établir un camp au col de Stilletto, à 5 kilomètres d'Ajaccio, et ce ne fut qu'après la révolution du 18 fructidor (4 septembre 1797), que les républicains d'Ajaccio, reprenant courage, allèrent les attaquer dans leur refuge et les dispersèrent.

En 1814 et 1815, bonapartistes et royalistes troublèrent tour à tour la tranquillité de la ville, sur laquelle le drapeau anglais flotta pendant quelques jours encore, mais, depuis cette époque

Digitized by Google

jusqu'à nos jours, Ajaccio a pu travailler en paix à la transformation qui a fait du chef-lieu de la Corse une ville riante, avec des promenades et des fontaines nombreuses, avec des rues nouvelles largement percées, ombragées d'arbres de toute espèce, platanes ou ormeaux, orangers ou palmiers, empruntés les uns à la France d'Europe, les autres à la France africaine.

La ville d'Ajaccio, qui possède aujourd'hui plus de 18,000 habitants, n'en avait que 7,400 en 1820, 4,700 en 1794, et 2,400 en 1615.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT. — HISTORIQUE DES TRAVAUX EXÉCUTÉS OU PROJETÉS.

Le port d'Ajaccio s'étend sur 1,500 mètres de longueur environ au Nord de la citadelle, laquelle est signalée aux navigateurs par un feu fixe du cinquième ordre, placé à 19 mètres au-dessus du niveau de la mer, sur une tourelle cylindrique, près du saillant méridional de la forteresse, par 41°55′1″ de latitude et 6°24′13″ de longitude orientale.

Le port comprend trois mouillages, savoir :

1° *Le mouillage de la Citadelle*, dit aussi mouillage de la *Ville*. Il est limité au Sud par la jetée de la Citadelle, longue de 200 mètres; à l'Ouest, depuis l'enracinement de la jetée jusqu'au collège Fesch, par le quai Napoléon et par le mur de soutènement qui protège le chemin de ceinture du port (boulevard Roi-Jérôme); au Nord par le banc de sable situé, par environ 6 mètres de fond, dans le prolongement des roches de la pointe du Lavoir et signalé par une bouée noire;

2° *Le mouillage des Capucins*, au Nord du mouillage de la Citadelle. Il est borné à l'Ouest par le chemin de ceinture et s'étend de la pointe du Lavoir à la jetée du Margonajo;

3° *Le mouillage des Cannes*. Ce mouillage a son origine à la jetée du Margonajo, longue de 250 mètres, et s'étend jusqu'à la plage des Cannes, dans le fond de la baie.

Les vents qui soufflent le plus fréquemment dans le port d'Ajaccio sont des vents allant du Nord au S. O. Ces vents sont à peine sensibles dans le port. La ville et la citadelle le préservent des vents du S. O. et de l'Ouest, et les hautes montagnes qui entourent Ajaccio mettent le port et la ville à l'abri des vents de mistral, si violents sur les côtes de Provence.

Digitized by Google

C'est cependant la persistance des vents du S. O. qui, seule, peut produire les grosses mers, qui rendent quelquefois la tenue des navires difficile dans le mouillage de la ville et empêchent même les opérations de débarquement sur le quai Napoléon. Il existe, en avant et à l'Ouest de la citadelle, une ligne de bas-fonds rocheux que signale une tour noire en maçonnerie. Par les mers de S. O. ces roches retiennent la partie sous-marine des grandes vagues du large et les font déferler, en leur donnant un mouvement d'éventail, qui les précipite contre la jetée, dans une direction S. E., à 90 degrés de la direction primitive. Par les mers très grosses ce mouvement d'éventail se continue à la pointe de la jetée et la mer vient frapper le quai Napoléon, qu'elle submerge, rendant le débarquement impossible.

Les vents d'Est et de N. E. sont quelquefois assez violents et les mouillages du port d'Ajaccio sont entièrement exposés à leur action, mais la proximité des côtes dans la direction de ces vents empêche la formation des grandes vagues, et le seul effet produit dans le mouillage de la Citadelle consiste en un clapotis superficiel, très dur pour les petites embarcations, mais sans effet sur les gros navires.

Bien amarrés, les navires tiennent toujours bien au mouillage des Capucins, mais ils trouvent au mouillage des Cannes une mer suffisamment calme par tous les vents.

Les principaux ouvrages du port d'Ajaccio sont : *la jetée de la Citadelle*, qui, d'une façon plus ou moins efficace, protège contre les mers du Sud et du S. O. les mouillages de la Ville et des Capucins; *la jetée du Margonajo*, qui abrite le mouillage des Cannes et forme quai sur toute sa longueur; enfin le *quai Napoléon* et le *quai de la Citadelle* sur lesquels se font presque toutes les opérations commerciales.

Un *chemin de ceinture*, largement ouvert (boulevard Roi-Jérôme), réunit les trois mouillages du port d'Ajaccio.

Le développement linéaire des quais utilisables n'est que

Digitized by Google

de 125 mètres pour le quai Napoléon, et de 50 mètres pour la jetée du Margonajo. La profondeur maxima, devant ces portions de quai, est de 5 mètres.

Il n'existe dans le port d'Ajaccio ni forme de radoub ni gril de carénage. Le commerce n'a à sa disposition ni docks flottants, ni grues, ni hangars.

Tous les ouvrages du port d'Ajaccio datent du siècle actuel, et jusqu'en 1802 les opérations commerciales se faisaient dans une petite anse, ayant une superficie d'un tiers d'hectare environ, placée devant l'unique porte de la ville, dans l'emplacement de la place du Marché et des quais actuels. Pour tout quai de débarquement, les navires disposaient du petit môle, bâti à la fin du xve siècle par l'office de Saint-Georges, sur une pointe de rocher, à l'emplacement de l'hôtel de ville d'aujourd'hui (voir le plan d'Ajaccio en 1748). Ce môle avait 40 mètres de longueur, 6 mètres de largeur, et se terminait par deux escaliers descendant au niveau de la mer. A ce môle se rattachait une petite place établie en remblai, ayant la forme d'un pentagone irrégulier, et enceinte de murs. Des escaliers permettaient d'accéder à cette place quand on venait ou de la ville, ou du faubourg, ou même de la plage, qui alors limitait le rivage derrière les maisons du faubourg, que la mer venait battre pendant les grandes tempêtes. La place du Môle était le marché à ciel ouvert du vieil Ajaccio, qui, lors de l'annexion, ne comptait encore que 4,000 habitants, presque tous pêcheurs ou marins, en relations commerciales avec Marseille, l'Italie, la Sardaigne et les côtes de Barbarie. A cette époque, une cinquantaine de gondoles de 15 tonneaux environ, occupant à peu près 500 marins, formaient toute la marine d'Ajaccio. Vingt d'entre elles faisaient avec Marseille et l'Italie le commerce des planches et des bois de chauffage, et avec la Sardaigne, celui du fourrage et des bestiaux; les trente autres allaient en Barbarie pêcher le corail, qui formait la branche la plus lucrative du commerce d'Ajaccio.

Telle était la situation du port d'Ajaccio, lorsque par lettre du

Digitized by Google

26 germinal an x (15 avril 1802), et par la loi du 25 floréal de la même année (14 mai), le Premier Consul ordonna l'exécution d'une série d'embellissements ayant pour objet de transformer sa ville natale. Les travaux à faire comprenaient : la démolition de la vieille enceinte fortifiée; la création de nouvelles rues et places (cours Napoléon, route nationale n° 193, places du Diamant et du Marché); l'adduction dans la ville et la citadelle d'eaux de sources qu'on devait aller chercher à quelques kilomètres de la ville, du côté de la propriété de Milelli et qui avaient été pendant de longues années en litige entre les jésuites et la famille Bonaparte; enfin un quai de débarquement en avant de l'ancien môle et de l'anse qui servait de port.

Quai Napoléon. — Le quai, achevé en 1808, fut exécuté, en régie, par des prisonniers de guerre. Il avait été estimé 246,726 francs, mais il coûta 355,000 francs. Sa longueur était de 200 mètres. Il partait de l'extrémité du batardeau placé au bout du bastion Nord de la citadelle, et se terminait à 2 mètres en arrière de l'angle N. E. du quai actuel.

Mais l'ancien quai d'Ajaccio, moins bien abrité que l'ancien môle, se trouvait soumis aux assauts répétés de toutes les grosses mers de S. O., pendant lesquelles les vagues soulevées sur les hauts-fonds de la citadelle tournaient de 90 degrés par rapport à leur première direction, et venaient se jeter violemment sur le quai qu'elles submergeaient jusque sur le perron de l'hôtel de ville.

Établi sur des bétons faits avec des mortiers de chaux grasse et pouzzolane que la mer a toujours attaqués à Ajaccio, mal fondé sur quelques points où l'on n'avait pas atteint le terrain solide, le quai de 1808 éprouva de fréquentes avaries; sa base fut plusieurs fois affouillée et, à diverses reprises, son pavage de granit se trouva disloqué.

Diverses réparations furent faites au quai Napoléon en 1842 et 1853, mais elles consistaient malheureusement en des placages

Digitized by Google

toujours mal reliés aux anciennes fondations, incapables d'empêcher la ruine de l'ouvrage. Dix ans après la réparation de 1853, la reconstruction complète du quai était devenue nécessaire. Affouillé sur presque toute sa longueur, il n'était guère protégé que par de nombreux blocs de béton provenant des réparations antérieures qui, en se détachant, avaient diminué la profondeur d'eau devant le quai, au point de gêner l'accostage et les opérations commerciales.

La reconstruction du quai Napoléon fut comprise dans une série de travaux d'amélioration du port, ordonnés par décret du 12 août 1863 et autorisés jusqu'à concurrence de 1,600,000 francs.

Le nouveau quai est formé de trois alignements rectilignes, ayant successivement 46, 102 et 146 mètres à partir de l'enracinement de la jetée de la Citadelle. Sur les deux premiers alignements, le quai a 18 mètres de largeur, et les profondeurs d'eau sont si faibles, qu'il n'est accostable que pour les simples barques de pêche. Ce n'est en réalité qu'un chemin d'accès à la jetée de la Citadelle.

Le véritable quai d'accostage est situé sur le troisième alignement, lequel est placé à 2 mètres en avant de la ligne de l'ancien quai. Son couronnement est dérasé à $1^m,65$ au-dessus du niveau des basses eaux. La largeur de cette partie du quai est de $35^m,30$ et se décompose : 1° en un dallage de $23^m,30$ avec pente transversale de $0^m,02$; 2° une chaussée empierrée de 7 mètres de largeur ; 3° un trottoir maçonné de 5 mètres de large.

Tel qu'il a été construit, le quai Napoléon n'a donné lieu à aucun mécompte.

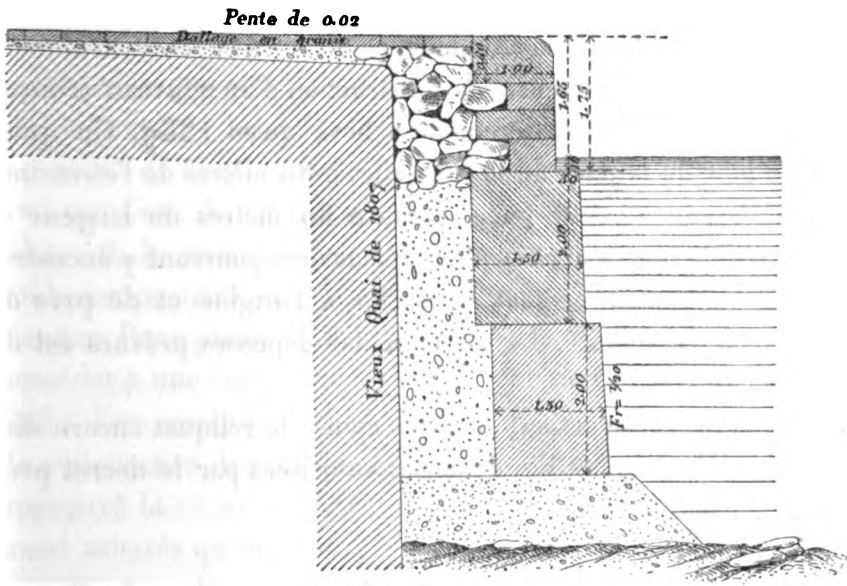
Le profil ci-joint (fig. 2) explique le mode de construction adopté. Sur le terrain dragué au vif avec le plus grand soin, un scaphandrier établissait une couche de béton de ciment sur laquelle on superposait, au ponton, de grands blocs artificiels, auxquels on donnait en parement une inclinaison de 1/20, obtenue tant avec l'inclinaison des lits qu'avec de petites retraites à chaque bloc. Les dimensions des blocs des assises supérieures ont toutes été

Digitized by Google

de $3^m,40$ sur $1^m,50$ et 2 mètres, avec découpe. Au-dessus des profondeurs de $3^m,50$, obtenues par deux blocs superposés, le bloc inférieur était fait à la demande de la profondeur disponible, mais le bloc était remplacé par une fondation en béton, exécutée par le scaphandrier, chaque fois que la hauteur du bloc à poser se trouvait inférieure à 1 mètre.

Fig. 2. — Quai Napoléon.

Échelle de 0,01.



Le mur de quai au-dessus du niveau de la mer a été établi verticalement et à $0^m,30$ en arrière de l'arête extérieure du bloc de fondation. Le parement vu est en pierre de taille et l'assise supérieure a $0^m,60$ de hauteur avec 1 mètre de queue. Son arête est arrondie en quart de cercle de $0^m,10$ de rayon.

Nous avons dit que le couronnement de l'ouvrage était placé à $1^m,65$ au-dessus du niveau des basses mers. Il faut remarquer à ce sujet qu'il n'y a pas de marées dans le golfe d'Ajaccio. Les changements de niveau ne dépassent jamais $0^m,60$ au maximum et ils sont toujours dus soit à des refoulements d'eau venant du

Digitized by Google

large et qu'on observe dans le fond de tous les golfes un peu profonds, soit surtout aux changements de la pression atmosphérique. En été, pendant les époques de sécheresse, le baromètre se tient haut d'une façon permanente, et à cette époque la mer reste uniformément à son point le plus bas. Son niveau s'élève, dans les limites d'amplitude que nous avons signalées, dès que l'altitude barométrique diminue.

Les dépenses occasionnées par la reconstruction du quai sont comprises dans les travaux d'amélioration du port, et s'ajoutent aux dépenses de la jetée de la Citadelle.

On poursuit en ce moment la construction d'un nouveau tronçon du quai qui ne sera entièrement achevé qu'en 1889. Ce quai, placé le long de la jetée de la Citadelle, à 80 mètres de l'enracinement intérieur de cette jetée, mesure 30 mètres de largeur et 60 mètres de longueur. Les plus gros navires pourront y accoster, car les fonds d'eau y sont de $6^{m},50$ à l'origine et de près de 9 mètres à l'extrémité. Le montant des dépenses prévues est de 106,223 fr. 36.

Avec cette construction, on aura épuisé le reliquat encore disponible sur le montant des dépenses autorisées par le décret précité du 12 août 1863.

Jetée du Margonajo. — Jusqu'en 1840, le mouillage des Cannes a été séparé du mouillage des Capucins par un banc de rochers, dont les pointes à fleur d'eau constituaient un danger pour la navigation et permettaient à l'agitation de la mer de se propager jusqu'au fond des Cannes.

Une décision ministérielle du 6 novembre 1839 autorisa la construction, sur ces rochers, de la jetée dite du Margonajo. Elle porte remède aux inconvénients signalés ci-dessus et sert de débarcadère. Un feu fixe rouge signale son extrémité.

La jetée du Margonajo se compose de deux parties, une droite et une courbe. La partie droite, faite de 1840 à 1844,

Digitized by Google

a coûté 165,657 fr. 75. Elle laissait à découvert à son extrémité un chapelet de rochers dangereux, qui furent recouverts par un prolongement en courbe de la jetée, autorisé le 14 mars 1860 et exécuté l'année suivante, donnant lieu à une nouvelle dépense de 60,552 francs. La jetée est dallée sur toute sa longueur et surmontée du côté Sud d'un mur d'abri de faible hauteur.

Mais la première partie de la jetée du Margonajo faite en 1840-1844 avait été bâtie, comme l'ancien quai Napoléon, avec des parements en béton coulé dans un caisson en charpente, et ce béton avait été fait en mortier de chaux grasse et pouzzolane. Les vagues ne tardèrent pas à creuser sous toutes les parties de l'ouvrage où les fondations n'avaient pas atteint la roche vive et, peu à peu, le mortier de chaux grasse et pouzzolane fut chimiquement décomposé par l'eau de mer. Sous l'action des affouillements qui en résultèrent, le massif de la jetée se vida d'une partie des matériaux qui le composaient, et le dallage s'affaissa, se disloquant par grandes plaques. Pour préserver la jetée d'une destruction totale, il a fallu procéder à une reprise en sous-œuvre de tout le massif, faite avec l'aide d'un scaphandrier, et renouveler tout le dallage. Le projet de restauration dressé à cet effet s'élevait à 70,000 francs; il a été approuvé le 1er avril 1882, mais les travaux n'ont été complètement achevés qu'en 1886.

Chemin de ceinture. — Le chemin de ceinture, qui réunit les trois mouillages du port d'Ajaccio, a été exécuté de 1854 à 1856 et a coûté 113,085 fr. 31. Il a 22 mètres de large, est composé d'une chaussée de 10 mètres et de deux trottoirs de 6 mètres, avec mur de soutènement ou perré maçonné du côté de la mer surmonté d'un parapet en pierre de taille.

La partie du chemin de ceinture comprise entre le lavoir et l'enracinement de la jetée du Margonajo a été rectifiée, en 1880, par le service du chemin de fer qui comptait y placer une voie, pour relier la gare au quai Napoléon.

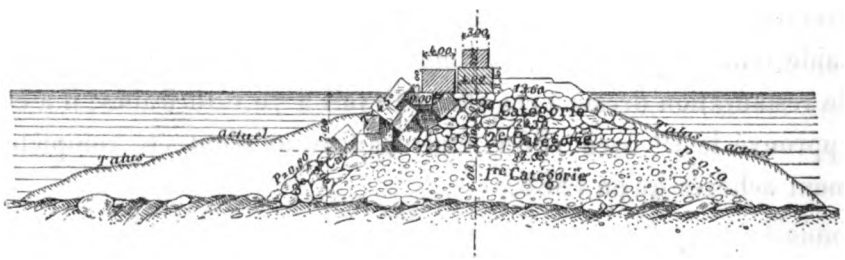
Digitized by Google

On a renoncé aujourd'hui à l'établissement de cette voie. Il sera moins onéreux de relier la gare à la jetée du Margonajo ou à des appontements à créer au fond du mouillage des Cannes, aux abords du parc à charbon de la Marine.

Jetée de la Citadelle. — Nous avons déjà dit comment, après avoir tourné en éventail sur les rochers de la Citadelle, les vagues des mers du S. O. venaient battre en brèche le vieux quai de 1808 et le submerger dans toute son étendue, le rendant très fréquemment inabordable. Le décret du 12 août 1863, en même temps qu'il ordonnait la reconstruction du quai Napoléon, décida aussi l'établissement d'une jetée, partant du bastion N. E. de la citadelle et destinée à s'opposer à l'invasion du mouillage de la Ville, par les vagues du S. O. tournant sur les récifs de la pointe de la forteresse.

Fig. 3. — Jetée de la Citadelle.

Échelle de 0,001.



L'ensemble des travaux du quai et de la jetée, adjugés les 4 mai 1865 et 23 avril 1866, n'ont été achevés qu'au commencement de l'année 1880. Ils ont donné lieu à une dépense totale de 1,483,051 fr. 79, dépassant de beaucoup les prévisions du projet, tout en restant cependant au-dessous du montant des dépenses autorisées par le décret du 12 août 1863.

Il avait suffi d'une tempête, survenue les 20-21 janvier 1873, pour donner lieu à des avaries dont la réparation a occasionné un supplément de dépenses de 200,000 francs environ.

Digitized by Google

La jetée de la Citadelle, en son état actuel, a 200 mètres de longueur. Un feu vert placé à son extrémité signale l'entrée du port d'Ajaccio.

Son profil extérieur a été modifié plusieurs fois en cours de construction.

Nous donnons ici (fig. 3) le dernier type, appliqué à 170 mètres de distance de l'enracinement de la jetée.

Les hauts-fonds étaient tapissés de blocs naturels de première catégorie pesant de 20 à 200 kilogrammes jusqu'à 7 mètres au-dessous des basses mers.

Ce premier massif était recouvert, sur 3 mètres de hauteur, de blocs de deuxième catégorie déposés du côté du large, à 3 mètres en arrière du parement extérieur du premier massif et pesant de 200 à 1,600 kilogrammes.

Sur cette seconde couche on complétait le noyau central de la digue avec des blocs dits *de troisième catégorie*, du poids de 1,600 kilogrammes et au-dessus.

La couche d'enrochements de première catégorie recevait, du côté du large, un revêtement de 4 mètres d'épaisseur, en blocs de troisième catégorie, présentant un talus de 1 mètre de base pour $0^m,80$ de hauteur.

Le massif d'enrochements supérieurs était défendu par des blocs artificiels de 10 mètres cubes.

La partie de la digue faisant saillie au-dessus du niveau de la mer était faite de grands blocs assisés, bâtis sur place, comme il est indiqué au croquis.

La digue ainsi faite a subi de nombreuses avaries et le massif inférieur a pris graduellement un empattement considérable, que nous avons indiqué sur le profil. Les blocs artificiels ont roulé peu à peu sur le talus, laissant le massif de la jetée sans défense. Il a fallu recourir alors à des réparations importantes plusieurs fois renouvelées, et consistant en gros blocs artificiels bâtis sur place, que la mer faisait ensuite descendre à mesure que l'ancien talus

Digitized by Google

s'éboulait. Sans ces réparations le corps même de la jetée eût été détruit depuis longtemps.

Diverses réparations d'avaries de cette nature ont été faites à plusieurs reprises, en cours de construction, mais nous avons eu aussi à faire nous-même, depuis 1880, plusieurs rechargements du talus du large de la jetée de la Citadelle, dépensant ainsi en blocs de maçonnerie bâtis sur place et en blocs artificiels de 10 mètres, échoués au ponton au pied du talus, une somme d'environ 70,000 francs.

La dernière réparation un peu importante date de 1885 et tout, aujourd'hui, nous fait espérer qu'arrivée enfin à maturité définitive la jetée de la Citadelle pourra désormais résister aux assauts des futures tempêtes, sans nouveaux écroulements de ses talus.

Nous avons du reste la conviction que les avaries survenues à la jetée doivent être attribuées à l'insuffisance du revêtement protecteur en blocs artificiels de 10 mètres. Ce bouclier, au lieu d'être arrêté à la cote de 7 mètres au-dessous de l'eau, eût dû être poussé jusqu'à la profondeur nécessaire pour que les vagues fussent impuissantes à mettre en mouvement les enrochements naturels servant de base aux blocs; et ce que nous avons vu des effets de la mer à Ajaccio nous fait croire qu'il faudrait descendre à 10 mètres au moins pour atteindre ce résultat.

Digitized by Google

ÉTAT DES DÉPENSES FAITES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1888.

DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	LOIS OU DÉCISIONS autorisant LES DÉPENSES.	ÉPOQUES des TRAVAUX.	DÉPENSES EFFECTUÉES.
Ancien môle de l'office St-Georges...	?	1492.	?
Ancien quai Napoléon.....	Loi du 25 floréal an x.	1802-1808.	355,000f 00c
Jetée du Margonajo. — 1re partie sur 200m...	Décis. ministérielle du 6 novembre 1839...	1840-1844.	165,657 75
Jetée du Margonajo. — 2e partie sur 50m....	Décis. ministérielle du 14 mars 1860.....	1861.	60,552 00
Jetée du Margonajo. — Restauration de la 1re partie de la jetée.	Décis. ministérielle du 1er avril 1882.....	1882-1886.	70,000 00
Chemin de ceinture du port d'Ajaccio.	Décis. ministérielle du 15 septembre 1852.	1854-1856.	113,085 31
Amélioration du port d'Ajaccio. — Jetée de la Citadelle et nouveau quai Napoléon.....	Décret du 12 août 1863 et décisions diverses.	1865-1880.	1,483,051 79
Grosses réparations de la jetée de la Citadelle. — Avaries de 1881....	Décis. ministérielle du 13 juin 1881.....	1881.	15,000 00
Grosses réparations de la jetée de la Citadelle. — Avaries de 1885....	Décis. ministérielle du 14 avril 1885.....	1885.	50,000 00
Grosses réparations de la jetée de la Citadelle. — Avaries de 1886....	Décis. ministérielle du 19 janvier 1887...	1887.	6,000 00
Approfondissement du port devant les quais.....	Décis. ministérielle du 8 décembre 1883..	1885.	10,724 85
Élargissement de la jetée de la Citadelle. — Construction du quai..	Décis. ministérielles des 20 juillet et 26 novembre 1886.....	1886-1888.	(1) 70,000 00
TOTAL.....			2,399,071 70

(1) Il restera 36,223 fr. 36 à dépenser en 1889.

Dans cet état des sommes dépensées on n'a pas compris les dépenses de l'entretien et du personnel.

Travaux projetés. — La décision ministérielle du 20 mars 1865, en statuant sur les travaux d'amélioration du port d'Ajaccio, fixait à 200 mètres la longueur de la jetée de la Citadelle, mais portait « que les effets de la jetée seraient soigneusement observés en cours d'exécution, et que les ingénieurs auraient à faire des propositions quant à la longueur définitive de la jetée et la position du musoir ».

Digitized by Google

Or les effets que l'on se proposait d'atteindre n'ont été que partiellement obtenus. Pendant les grosses mers, les lames qui s'avancent sur la jetée, normalement à sa direction, sont en réalité détruites par la résistance de celle-ci, et ce n'est qu'exceptionnellement qu'elles franchissent cet obstacle et pénètrent dans le port. Mais à l'extrémité de la jetée, les vagues continuent le mouvement d'éventail, commencé sur les hauts-fonds de l'Ouest de la citadelle, et viennent encore frapper le quai Napoléon, sur lequel elles s'étalent comme jadis, quoique avec beaucoup moins de violence.

Disons cependant que les navires fortement amarrés peuvent aujourd'hui tenir au mouillage de la Ville sans se voir, comme autrefois, dans l'obligation d'aller chercher un refuge au mouillage des Cannes.

En ces conditions, l'expérience demandée par la lettre ministérielle du 20 mars 1865 paraissant définitivement faite, et les travaux d'achèvement du port d'Ajaccio étant classés par la loi du 28 juillet 1879, un premier avant-projet de travaux fut présenté le 31 octobre 1879. Il comprenait : 1° le prolongement de la jetée de la Citadelle sur une longueur de 300 mètres, faisant avec la direction primitive un angle de 120 degrés; 2° la construction d'une traverse de 50 mètres de largeur, ayant son origine à l'Est du quai Napoléon; 3° l'achèvement de la jetée actuelle par la construction d'un quai de 25 mètres sur toute sa longueur.

Une décision ministérielle du 25 mars 1880 admit une partie des dispositions proposées, mais supprima la traverse projetée à l'extrémité N. E. du quai Napoléon, fixa à 30 mètres la largeur à donner aux quais, et prescrivit l'établissement d'un mur d'abri sur la jetée actuelle. Un nouvel avant-projet, dressé à la date du 24 mai 1880 dans le sens des indications ministérielles, fut soumis aux enquêtes publiques et à la commission nautique, et dut subir ensuite diverses modifications indiquées par une lettre ministérielle du 11 avril 1881.

L'avant-projet définitif des travaux a été enfin présenté le

Digitized by Google

19 mai 1881, mais la déclaration d'utilité publique n'a pas encore été obtenue.

Les travaux projetés comprennent :

1° Le prolongement de la jetée de la Citadelle, sur 250 mètres, en formant un angle de 135 degrés avec la direction actuelle;

2° L'établissement d'un mur d'abri sur la jetée actuelle, dérasé à 8 mètres au-dessus du niveau des basses mers et surmonté d'un parapet de 1 mètre;

3° La construction d'un mur de quai, formant pan coupé vers l'enracinement de la jetée et partant du deuxième angle du quai actuel, en suivant la direction de la ligne des fonds de 3 mètres;

4° La création de nouveaux quais dallés ayant : 30 mètres de largeur le long de la vieille jetée, ce qui porte le front de l'ouvrage dans les fonds de 8 mètres; 20 mètres de largeur le long de la nouvelle jetée, par des fonds qui varient de 15 à 20 mètres.

Le détail estimatif de ces travaux s'élève à 3,700,000 francs.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

Les principaux éléments de trafic du port d'Ajaccio sont les suivants : charbon de bois, bois de construction, farines, matériaux, vins, huiles, fromages, céréales, ébauchons de pipes de bruyère, poteries, cuirs, gibiers, poissons frais et salés, marchandises diverses.

Les pays de destination et de provenance avec lesquels le port est en relation sont les ports de Provence et d'Algérie, la Tunisie et le littoral de l'île de Corse, l'Italie depuis Savone jusqu'à Naples, la Sardaigne et la Sicile.

Les prix actuels du fret des principales marchandises importées et exportées sont par tonne :

Charbon de bois	15f	Poteries	20f
Bois de construction	8	Gibier	400
Farines	10	Poissons frais	80
Matériaux	7	Poissons salés	20
Vins	15	Huile	15
Fromages	30	Cuirs	20
Charbon de terre	7	Marchandises diverses	30
Céréales	8	Bestiaux (par tête de gros bétail)	12
Ébauchons de pipes	10		

Les deux tableaux qui suivent font connaître, pour une période de dix années (1875-1885), l'importance des entrées et sorties de navires au port d'Ajaccio.

Le troisième tableau donne l'évaluation en tonnes métriques des importations et des exportations, ainsi que les recettes des bureaux des douanes et de la santé.

Digitized by Google

Enfin le quatrième tableau donne toutes les indications relatives à l'importance en hommes, bateaux et agents de la pêche côtière pendant les dix dernières années.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées	$0^{m},70$
Superficie affectée au séjour des navires	137 hectares.
Longueur totale des quais [1]	480 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais	90 ares.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888	2,374,071f 70c

[1] Sur cette longueur, il n'y en a d'accostable que : 125 mètres sur le quai Napoléon, 50 mètres sur la jetée du Margonajo et 60 mètres sur un autre quai qu'on est sur le point d'achever le long de la jetée de la Citadelle.

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn^s.				tonn^s.		tonn^s.		tonn^s.
1875	Français..	284	15	299	53,535	200	6	206	95,272	137	25,534	733	183,485
	Étrangers.	53	35	88	5,144	"	3	3	4,000				
1876	Français..	295	10	305	44,743	206	9	215	102,882	89	7,016	687	163,305
	Étrangers.	54	24	78	8,664	"	"	"	"				
1877	Français..	272	9	281	45,139	200	6	206	103,450	104	12,019	693	165,512
	Étrangers.	61	40	101	4,324	"	1	1	580				
1878	Français..	229	10	239	42,550	221	5	226	130,722	40	6,015	610	187,213
	Étrangers.	35	22	57	3,912	"	"	"	"	48	4,014		
1879	Français..	222	17	239	44,568	195	5	200	93,549	52	10,617	564	155,204
	Étrangers.	24	8	32	3,138	"	"	"	"	41	3,332		
1880	Français..	244	16	260	79,496	217	5	222	141,188	28	3,181	609	227,626
	Étrangers.	38	19	57	1,621	"	"	"	"	42	2,140		
1881	Français..	204	38	242	34,788	267	10	277	198,433	48	12,847	717	261,884
	Étrangers.	41	36	77	9,998	"	"	"	"	73	5,818		
1882	Français..	240	29	269	35,545	264	12	276	228,561	42	8,350	703	280,554
	Étrangers.	44	29	73	5,458	"	"	"	"	43	2,640		
1883	Français..	44	9	53	4,501	436	9	445	233,188	30	5,681	588	249,613
	Étrangers.	21	3	24	1,409	"	1	1	450	35	4,384		
1884	Français..	73	12	85	6,882	425	"	425	205,887	34	5,969	641	225,683
	Étrangers.	52	22	74	4,342	3	"	3	1,423	20	1,180		

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn².				tonn².		tonn².		tonn².
1875	Français..	275	26	301	51,747	200	6	206	95,272	137	25,534	731	183,365
	Étrangers.	67	17	84	6,812	»	3	3	4,000				
1876	Français..	287	22	309	44,212	206	9	215	102,882	89	7,016	692	159,482
	Étrangers.	64	15	79	5,372	»	»	»	»				
1877	Français..	264	8	272	47,256	200	6	206	103,450	104	12,019	690	170,846
	Étrangers.	89	18	107	7,541	»	1	1	580				
1878	Français..	223	9	232	39,622	226	»	226	130,682	40	6,015	601	185,252
	Étrangers.	36	19	55	4,919	»	»	»	»	48	4,014		
1879	Français..	222	16	238	43,023	194	5	199	93,159	52	10,617	562	153,624
	Étrangers.	25	7	32	3,493	»	»	»	»	41	3,332		
1880	Français..	234	12	246	75,026	217	5	222	141,187	28	3,181	588	225,909
	Étrangers.	41	9	50	4,375	»	»	»	»	42	2,140		
1881	Français..	198	40	238	32,225	267	10	277	198,433	48	12,847	688	254,402
	Étrangers.	30	22	52	5,079	»	»	»	»	73	5,818		
1882	Français..	240	33	273	36.932	264	13	277	228,561	42	8,350	734	284,249
	Étrangers.	48	21	69	4,588	»	»	»	»	73	5,818		
1883	Français..	29	25	54	4,501	436	9	445	233,188	30	6,581	588	250,393
	Étrangers.	17	6	23	1,289	»	1	1	450	35	4,384		
1884	Français..	41	30	71	5.448	425	»	425	205,887	34	5.969	629	223,219
	Étrangers.	60	16	76	3,312	3	»	3	1,423	20	1,180		

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS. — DOUANES ET SANTÉ.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	RECETTES DU BUREAU DES DOUANES.	RECETTES DU BUREAU DE LA SANTÉ.
	tonnes.	tonnes.	fr. c.	fr. c.
1875	10,752	27,544	246,009 52	516 10
1876	10,592	37,489	279,492 00	537 15
1877	11,105	62,685	301,041 00	534 00
1878	11,035	15,483	281,272 16	362 65
1879	11,062	23,496	297,411 00	492 00
1880	10,483	13,620	299,516 00	361 00
1881	13,131	4,063	343,235 00	405 50
1882	15,216	7,220	291,313 00	483 85
1883	18,203	8,412	279,499 00	639 03
1884 [1]	18,133	15,845	328,637 00	5,533 63

[1] Épidémie du choléra à Marseille et Toulon.

PÊCHE CÔTIÈRE.

ANNÉES.	NOMBRE de BÂTIMENTS.	TONNAGE des BÂTIMENTS.	NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE.	POIDS DES PRODUITS obtenus.	VALEUR des PRODUITS.	PRIX MOYEN du KILOGRAMME de poisson.
		tonneaux.		kilogrammes.	francs.	fr. c.
1875	99	175	270	161,800	193,000	1 20
1876	103	172	313	151,090	151,019	1 01
1877	92	161	283	117,388	161,078	1 35
1878	73	119	210	134,225	161,070	1 20
1879	104	170	376	206,296	196,510	0 95
1880	112	201	435	112,344	67,406	0 60
1881	151	272	601	422,097	248,595	0 60
1882	126	236	487	203,000	206,360	1 00
1883	141	239	521	169,790	256,030	1 50
1884	131	174	545	234,300	232,400	1 00

Digitized by Google

BIBLIOGRAPHIE.

Diodore de Sicile, Strabon, Pline l'Ancien et Ptolémée sont les principaux auteurs anciens qui ont écrit sur la Corse.

Les auteurs modernes sont :

Storia di Corsica, par Filippini, 2e édit. (Pisa, 1827-1831. Nic. Capuzzo, 5 vol. gr. in-8°.) L'édition originale de Tournon, 1594, in-4°, est devenue très rare.

Les annales de Filippini s'arrêtent à l'année 1590.

De rebus corsicis, par Petrus Cyrnoeus, avec une traduction italienne en regard par J.-Ch. Grégori. (Paris, 1834; Piran de la Forest, in-8°.)

Cet ouvrage a été écrit à la fin du xve siècle.

Storia di Corsica, par Cambiagi. (1770-1772, 4 vol. in-4°.)

Storia di Corsica, par Limperani. (Roma, 1779-1780; Salomoni, 2 vol. in-4°.)

Histoire d'Italie, par Botta.

Storia di Corsica, par Renucci. (Bastia, 1833; Fabiani, 2 vol. in-8°.)

Histoire de la Corse, par Jacobi. (Paris, 1835; Duverger, 2 vol. in-8°.)

Mémorial de Sainte-Hélène.

Recherches historiques et statistiques sur la Corse, par Robiquet, ancien ingénieur en chef des ponts et chaussées en Corse. (Paris et Rennes, 1835; gr. in-8°, avec atlas in-fol.)

Voyage en Corse et en Sardaigne, par Valery. (Paris, 1837; Bourgeois-Marc, 2 vol. in-8°.)

Instruction nautique sur les côtes de la Corse, par Sallot des Noyers, capitaine de frégate, in-8°, 1865.

Itinéraire descriptif et historique de la Corse, par Léonard de Saint-Germain. (Paris, 1869; Hachette, gr. in-16.)

Ajaccio, station d'hiver, brochure par Charles Guérin.

Bonaparte et son temps, par Jung.

Manuel du pilote de la Méditerranée, par L.-S. Baudin, ancien officier supérieur de la marine.

Carte de la Corse, d'après les travaux de M. de Hell, capitaine de vaisseau.

Plan de la baie d'Ajaccio, levé en 1878, par Hanusse, sous-ingénieur hydrographe.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE SAGONE.

NOTICE PAR M. SAENZ,

CONDUCTEUR PRINCIPAL FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES ET DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Sagone est situé au fond du golfe de même nom, lequel est lui-même placé au Nord de celui d'Ajaccio. Actuellement, Sagone n'est plus qu'un hameau composé de quelques maisons à peine, situé à l'extrémité d'une vallée exceptionnellement malsaine. Ce n'est même pas un chef-lieu de commune, mais simplement le port peu fréquenté de Vico, petite ville de 2,000 âmes, située à 14 kilomètres de distance. Vico, simple chef-lieu de canton aujourd'hui, a été sous-préfecture lorsque la Corse était divisée en deux départements.

Quelques historiens ont voulu placer à Sagone une ville importante qui aurait cessé d'être habitée à la même époque qu'Aleria, Mariana et Nebbio. D'autres, lui donnant une existence plus longue, font de Sagone une ville de 18,000 âmes avec évêché, détruite, il y a quatre cents ans, par les Sarrasins et les Maures.

Tout cela paraît peu probable : on comprend très difficilement qu'une ville de certaine importance ait pu exister sur la côte de Sagone, malsaine et manquant d'eau potable, et ce qui reste du vieux Sagone ne fait nullement soupçonner l'antique splendeur de cette localité. Il y a bien eu, jusqu'à la fin du siècle dernier, un évêque de Sagone, mais nous ne supposons pas qu'il ait été jamais astreint à la résidence.

Les ruines de la cathédrale de Sagone ont définitivement disparu, il y a un an à peine, transformées en maison par un propriétaire.

Digitized by Google

Mais cette cathédrale n'avait que 14 mètres de longueur sur 10 de largeur, et une sacristie attenante, assez bien conservée, présentait la même largeur et une longueur de 10 mètres. Ce n'était évidemment pas là la métropole d'une grande cité.

Le port de Sagone est un port naturel ne présentant aucune des conditions nécessaires pour que les navires s'y engagent. Il comprend cependant, au-dessous de la tour de Sagone, un mouillage sûr pour les navires qui viennent s'y réfugier par des vents du Nord et du N. O. Ces navires peuvent se placer dans de bonnes conditions, à moins de 2 encablures de la côte, entre la tour et l'embouchure de la rivière de Sagone. Quinze bornes d'amarre placées sur les rochers du rivage permettent aux navires de s'amarrer à terre. Les barques peuvent accoster au centre du mouillage, sur une petite plage sableuse qu'on appelle calanque de Saint-Antoine, que nous avons rendue abordable, en faisant sauter, au prix de quelques centaines de francs, une roche qui en rendait l'accès dangereux dès que la mer était un peu forte.

A l'Est et à près de 1 mille du mouillage, à côté des maisons du village, il a été établi un débarcadère en pierre de 14 mètres de longueur qui est presque toujours accostable, et sur lequel se font toutes les opérations commerciales du port de Sagone.

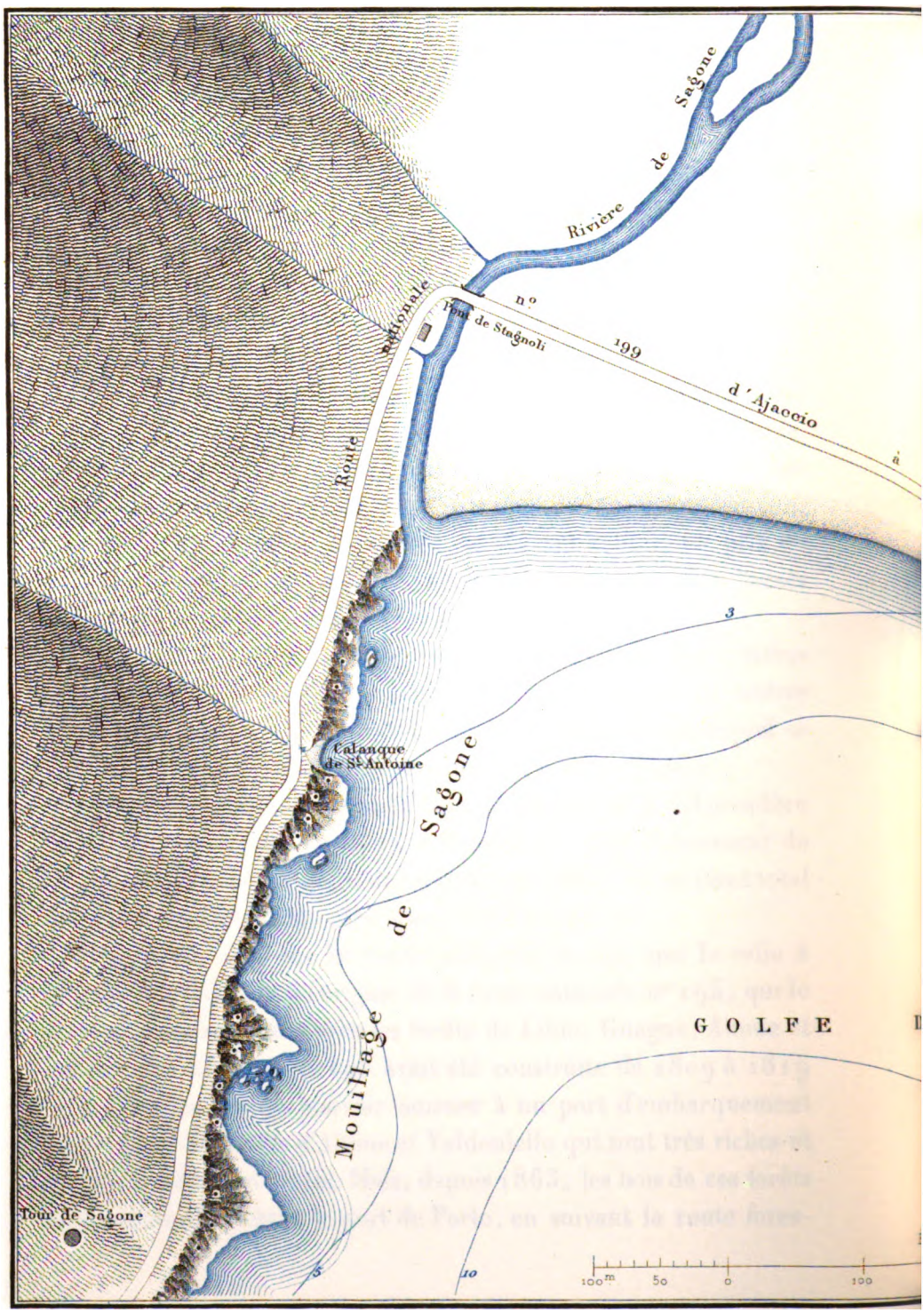
Les bornes d'amarre du mouillage de Sagone et le débarcadère du village ont été construits en 1863-1864, et le dérasement de la roche de Saint-Antoine a été effectué en 1884. Le montant total des dépenses ainsi faites n'est que de 7,000 francs.

Sagone est situé sur la route nationale n° 199 qui le relie à Ajaccio et à Calvi, et à l'origine de la route nationale n° 195, qui le met en communication avec les forêts de Libio, Guagno, Aïtone et Valdoniello. La route n° 195 avait été construite de 1809 à 1819 dans l'unique but de pouvoir amener à un port d'embarquement les produits des forêts d'Aïtone et Valdoniello qui sont très riches et exceptionnellement vastes. Mais, depuis 1863, les bois de ces forêts vont s'embarquer dans le port de Porto, en suivant la route fores-

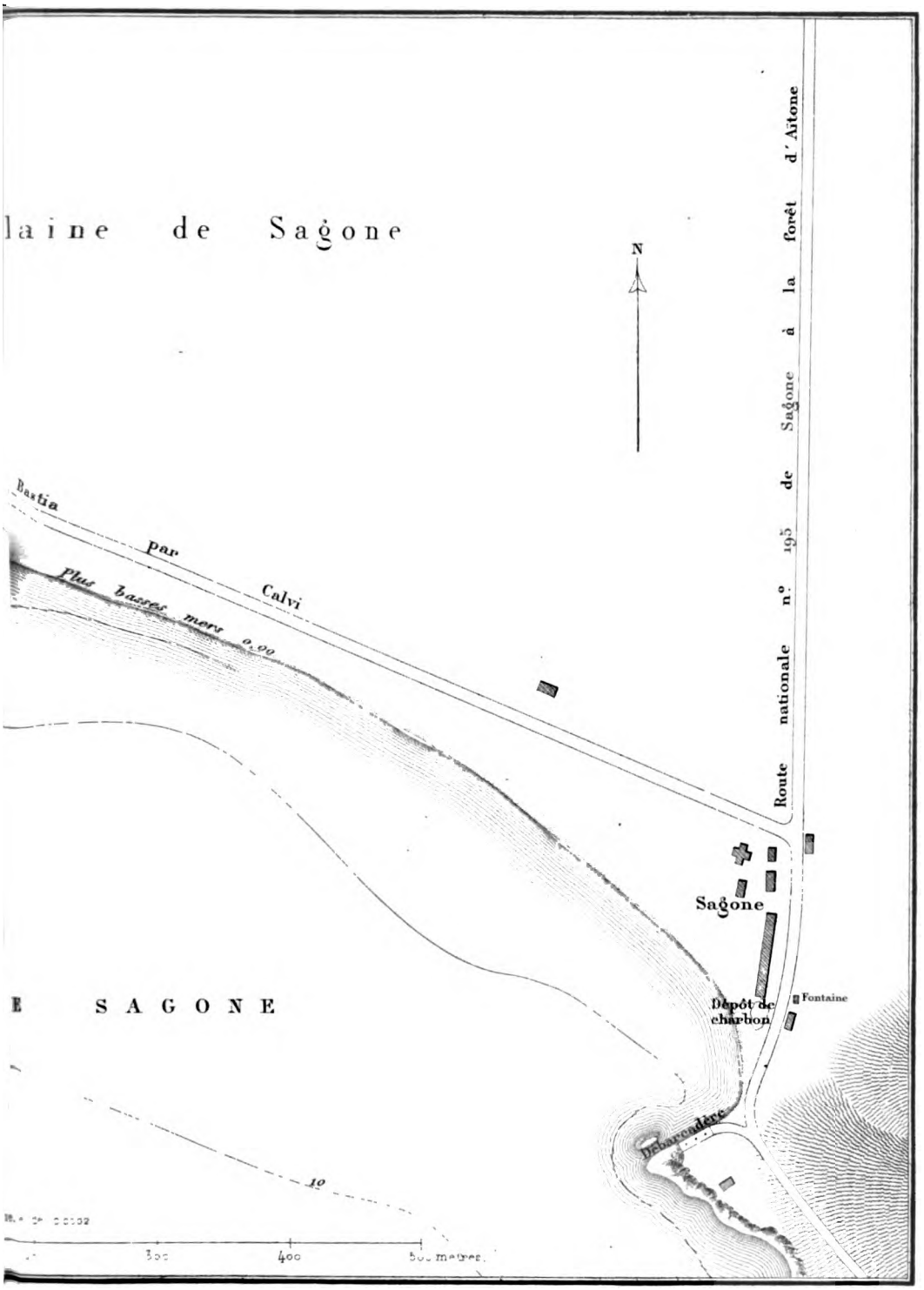
Digitized by Google

Digitized by Google

Atlas des Ports de France.



Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

tière n° 9, voie plus courte et plus facile, car elle descend toujours. Aussi le port de Sagone a-t-il beaucoup perdu de son importance.

Les trois tableaux qui suivent rendent compte du mouvement du port et de son importance commerciale.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées	0m,70
Superficie affectée au séjour des navires	15 hectares.
Longueur totale des quais	14 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais	1 are.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888	7,000 francs.

Digitized by Google

ENTRÉES.

Années.	Nationalités.	Navires à voiles. Nombre de navires chargés.	Navires à voiles. Nombre de navires sur lest.	Navires à voiles. Nombre de navires Total.	Navires à voiles. Tonnage.	Navires à vapeur. Nombre de navires chargés.	Navires à vapeur. Nombre de navires sur lest.	Navires à vapeur. Nombre de navires Total.	Navires à vapeur. Tonnage.	Relâcheurs. Nombre.	Relâcheurs. Tonnage.	Total des trois catégories. Nombre.	Total des trois catégories. Tonnage.
					tonn^x.				tonn^x.		tonn^x.		tonn^x.
1875	Français..	31	6	37	1,920	"	"	"	"	5	247	54	2,167
	Étrangers.	4	3	7		"	"	"	"	5			
1876	Français..	31	7	38	1,751	"	"	"	"	5	885	55	2,636
	Étrangers.	3	"	3		"	"	"	"	9			
1877	Français..	19	5	24	1,374	"	"	"	"	12	642	42	2,016
	Étrangers.	2	"	2		"	"	"	"	4			
1878	Français..	27	5	32	2,164	"	"	"	"	"	215	38	2,379
	Étrangers.	1	4	5		"	"	"	"	1			
1879	Français..	20	5	25	1,893	"	"	"	"	"	152	37	2,045
	Étrangers.	2	7	9		"	"	"	"	3			
1880	Français..	18	10	28	1,478	"	"	"	"	7	547	45	2,025
	Étrangers.	1	4	5		"	"	"	"	5			
1881	Français..	34	7	41	1,624	"	"	"	"	"	381	47	2,005
	Étrangers.	1	"	1		"	"	"	"	5			
1882	Français..	34	10	44	1,619	"	"	"	"	4	264	51	1,883
	Étrangers.	"	1	1		"	"	"	"	2			
1883	Français..	17	16	33	1,325	"	"	"	"	2	467	43	1,792
	Étrangers.	1	1	2		"	"	"	"	6			
1884	Français..	13	2	15	1,148	"	"	"	"	"	196	21	1,344
	Étrangers.	2	2	4		"	"	"	"	2			

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonn^x.				tonn^x.		tonn^x.		tonn^x.
1875	Français..	33	4	37	1,920	"	"	"	"	5	247	54	2,167
	Étrangers.	4	3	7		"	"	"	"	5			
1876	Français..	36	2	38	1,751	"	"	"	"	5	885	55	2,636
	Étrangers.	3	"	3		"	"	"	"	9			
1877	Français..	21	3	24	1,374	"	"	"	"	12	642	42	2,016
	Étrangers.	2	"	2		"	"	"	"	4			
1878	Français..	30	2	32	2,164	"	"	"	"	"	215	38	2,379
	Étrangers.	5	"	5		"	"	"	"	1			
1879	Français..	24	1	25	1,893	"	"	"	"	"	152	37	2,045
	Étrangers.	9	"	9		"	"	"	"	3			
1880	Français..	23	5	28	1,478	"	"	"	"	7	547	43	2,025
	Étrangers.	4	1	5		"	"	"	"	5			
1881	Français..	33	8	41	1,570	"	"	"	"	"	381	47	1.951
	Étrangers.	1	"	1		"	"	"	"	5			
1882	Français..	39	5	44	1,619	"	"	"	"	4	264	51	1,883
	Étrangers.	1	"	1		"	"	"	"	2			
1883	Français..	32	1	33	1,325	"	"	"	"	2	467	43	1,792
	Étrangers.	2	"	2		"	"	"	"	6			
1884	Français..	13	2	15	1,148	"	"	"	"	"	196	21	1,344
	Étrangers.	3	1	4		"	"	"	"	2			

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS. — DOUANES ET SANTÉ.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	RECETTES DU BUREAU DES DOUANES.	RECETTES DU BUREAU DE LA SANTÉ.
	tonnes.	tonnes.	francs.	fr. c.
1875	962	1,546	10,074	44 50
1876	815	1,453	8,454	12 30
1877	892	1,375	9,682	0 80
1878	914	1,424	8,547	14 80
1879	512	887	10,096	74 90
1880	713	866	10,050	37 40
1881	794	1,315	7,263	25 30
1882	834	1,373	7,442	7 80
1883	685	1,590	8,054	18 10
1884	960	1,909	12,016	"

Digitized by Google

PORT DE CARGÈSE.

NOTICE PAR M. SAENZ,

CONDUCTEUR PRINCIPAL FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES ET DESCRIPTION DU PORT.

Cargèse est un petit village de 933 habitants, presque tous Grecs Maïnotes d'origine; il est bâti à 90 mètres au-dessus du niveau de la mer, sur un petit promontoire près de la pointe Nord du golfe de Sagone.

En 1676, après la prise de Candie, les Grecs de Porto-Vitoli fuyant l'oppression des Turcs vinrent s'établir en Corse, non loin de Cargèse, dans les cantons de Paomia, Revida et Sologna, que la République de Gênes leur avait concédés à diverses conditions assez onéreuses. Les nouveaux colons devaient servir Gênes sur terre et sur mer, armer en course sous pavillon génois contre les Barbaresques, et au point de vue religieux se soumettre au prélat latin du diocèse d'Ajaccio.

Le territoire qui leur fut concédé était depuis longtemps abandonné et inculte. Les nouveaux habitants en firent vite l'un des mieux cultivés de l'île. Mais dans les commencements de la guerre de l'indépendance, les habitants du Niolo et de Vico, qui jalousaient les habitants du Paomia à cause de leur prospérité et de leur fidélité aux Génois, vinrent les attaquer en très grand nombre. Leur village fut pillé et brûlé, et les survivants durent se frayer un passage, les armes à la main, pour gagner Ajaccio, où ils furent accueillis et restèrent plusieurs années.

Après la conquête de la Corse par les Français, un des gouverneurs, M. de Marbœuf, assigna aux colons fugitifs de nouvelles

Digitized by Google

terres et Cargèse fut bâti en son emplacement actuel. Vingt ans après, en 1794, le nouveau village était encore brûlé par les Corses partisans de Paoli qui venait de livrer l'île aux Anglais.

A la paix, le village de Cargèse a été encore rebâti, mais il n'a jamais retrouvé l'antique prospérité de Paomia. L'ancienne colonie a, du reste, essaimé et il existe, dans notre colonie algérienne, un village qui a nom Nouveau-Cargèse et qui a été fondé par des émigrés grecs partis de la Corse.

Grecs et Corses se sont mêlés à Cargèse depuis cinquante à soixante ans et le dialecte corse y est devenu la langue courante. Il y a cependant en ce moment-ci un mouvement en sens contraire : une école publique grecque a été fondée récemment et elle est fort fréquentée. Il n'est donc pas trop rare d'entendre à Cargèse les arrière-petits fils des Maïnotes de 1676 parler encore la vieille langue de la Laconie.

La petite *marine*[1] de Cargèse est située au pied du village et y est reliée par un mauvais chemin fort déclive. Les rares bateaux qui y viennent doivent fuir au moindre mauvais temps et se réfugier au mouillage de Sagone.

Le mouvement commercial maritime de Cargèse est à peu près nul. Un peu de charbon fait dans la forêt d'Ejsigna et quelques denrées alimentaires, blé, maïs et huile, sont les seuls éléments du transit.

Aucun travail n'a été exécuté à la marine de Cargèse, et ce qui pourrait être utilement fait est hors de proportion avec l'importance du mouvement commercial, dont les tableaux suivants donneront une idée.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

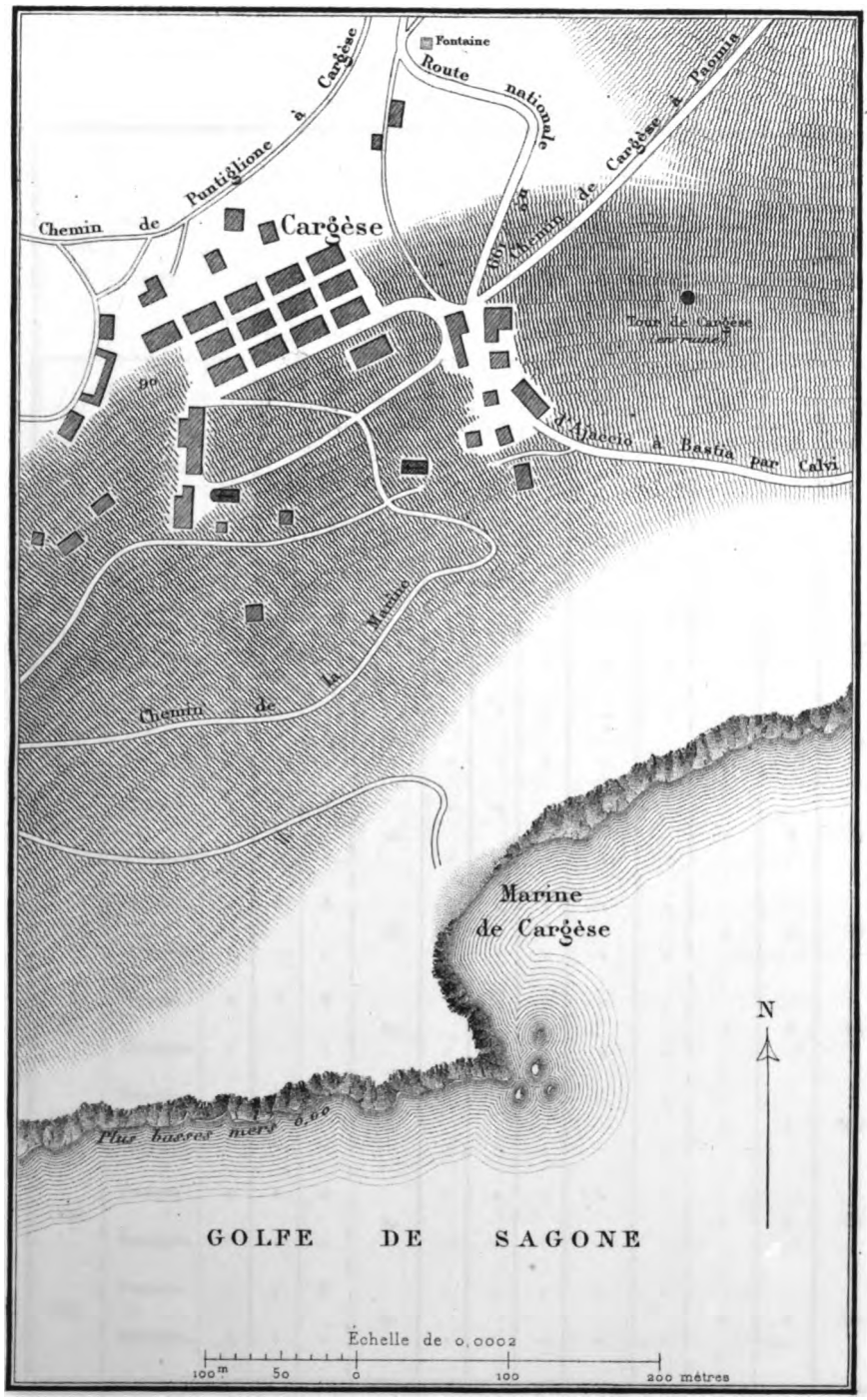
Hauteur des plus fortes marées..... 0m,70

[1] On désigne ainsi en Corse et en Algérie les plages sur lesquelles se font les opérations commerciales.

Digitized by Google

PORT DE CARGÈSE.

Atlas des Ports de France.



Digitized by Google

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[x].				tonn[x].		tonn[x].		tonn[x].
1875	Français..	2	1	3	89	"	"	"	"	"	"	10	89
	Étrangers.	7	"	7		"	"	"	"	"			
1876	Français..	16	1	17	140	"	"	"	"	"	"	17	140
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1877	Français..	7	4	11	17	"	"	"	"	"	"	11	17
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1878	Français..	4	2	6	60	"	"	"	"	"	"	6	60
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1879	Français..	2	1	3	24	"	"	"	"	"	"	3	24
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1880	Français..	2	6	8	56	"	"	"	"	"	"	8	56
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1881	Français..	2	6	8	80	"	"	"	"	"	"	8	80
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1882	Français..	"	4	4	40	"	"	"	"	"	"	4	40
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1883	Français..	2	2	4	40	"	"	"	"	"	"	4	40
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			
1884	Français..	1	7	8	80	"	"	"	"	"	"	8	80
	Étrangers.	"	"	"		"	"	"	"	"			

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn^x.				tonn^x.		tonn^x.		tonn^x.
1875	Français..	2	1	3	89	»	»	»	»	»	»	10	89
	Étrangers.	7	»	7		»	»	»	»	»			
1876	Français..	16	1	17	140	»	»	»	»	»	»	17	140
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1877	Français..	11	»	11	77	»	»	»	»	»	»	11	77
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1878	Français..	6	»	6	60	»	»	»	»	»	»	6	60
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1879	Français..	3	»	3	24	»	»	»	»	»	»	3	24
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1880	Français..	8	»	8	56	»	»	»	»	»	»	8	56
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1881	Français..	8	»	8	80	»	»	»	»	»	»	8	80
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1882	Français..	4	»	4	40	»	»	»	»	»	»	4	40
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1883	Français..	2	2	4	40	»	»	»	»	»	»	4	40
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			
1884	Français..	8	»	8	80	»	»	»	»	»	»	8	80
	Étrangers.	»	»	»		»	»	»	»	»			

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS. — DOUANES ET SANTÉ.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	RECETTES DU BUREAU DES DOUANES.	RECETTES DU BUREAU DE LA SANTÉ.
	kilogr.	kilogr.	fr. c.	
1875	811	23,210	30 30	"
1876	284	42,556	22 76	"
1877	892	100,000	48 71	"
1878	863	28,000	39 15	"
1879	996	8,384	55 38	"
1880	"	47,250	"	"
1881	65	31,525	9 22	"
1882	"	25,000	"	"
1883	"	5,000	"	"
1884	14	162,000	6 40	"

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE PIANA.

NOTICE PAR M. SAENZ,

CONDUCTEUR PRINCIPAL FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

DESCRIPTION DU PORT.

Piana est un chef-lieu de canton de 1,357 habitants, situé à 440 mètres au-dessus du niveau de la mer.

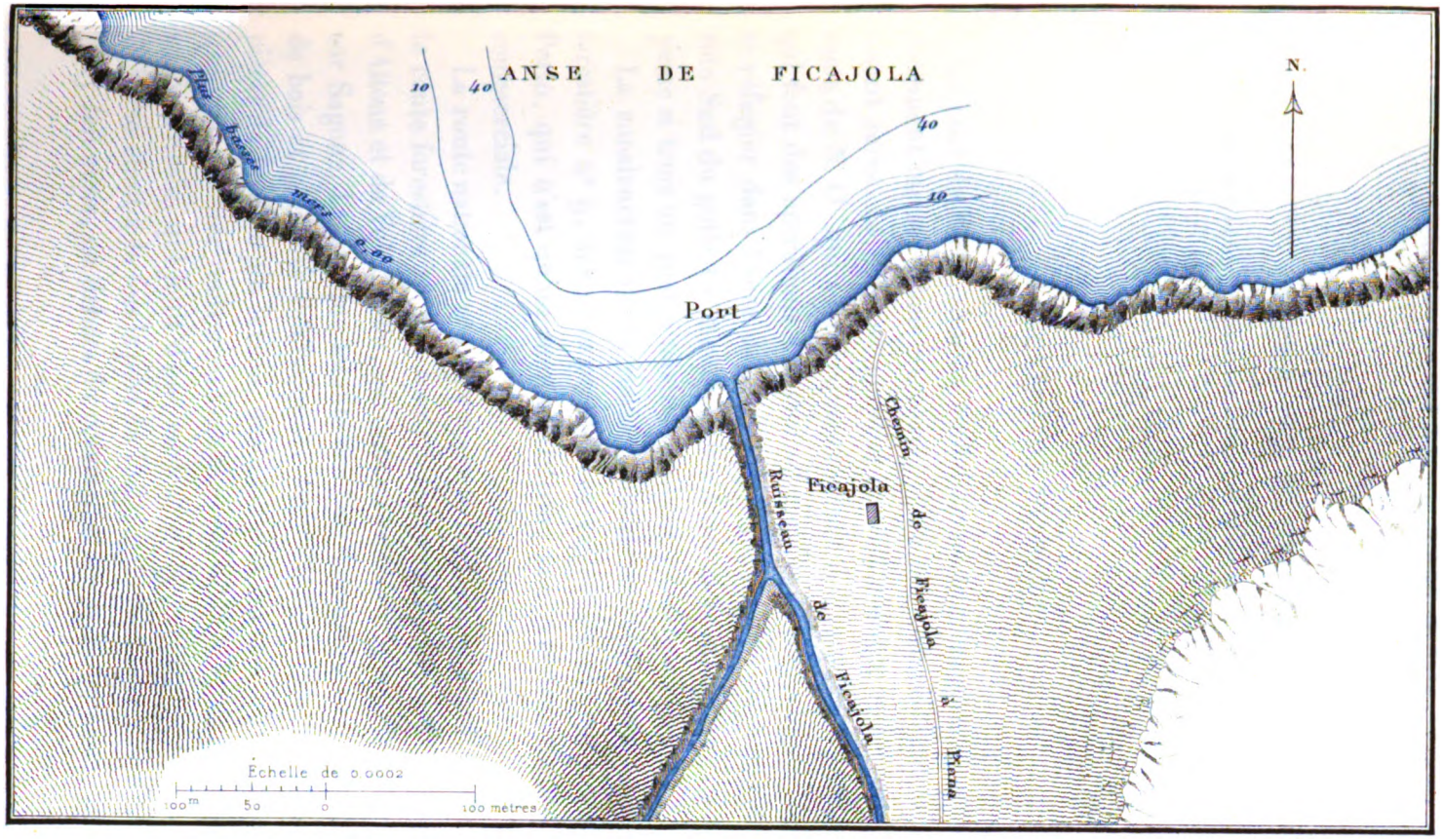
L'anse de Ficajola qui lui sert de port est située dans le golfe de Porto. Ce n'est qu'une crique entourée de roches à pic, présentant des fonds considérables, et où deux ou trois barques seulement peuvent tenir à peine en temps calme. Un chemin muletier très déclive relie le port de Ficajola au village et les transports de denrées, quand on en faisait, avaient lieu à dos de mulet.

Depuis la création de la route nationale n° 199, le véritable port de Piana est Porto. Aussi depuis quinze ans il ne s'est effectué aucune opération commerciale dans l'anse de Ficajola.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE PIANA.



Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE PORTO.

NOTICE PAR M. SAENZ,

CONDUCTEUR PRINCIPAL FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Porto, situé au fond du golfe de même nom, est complètement ouvert à tous les vents, et les mers absolument calmes y sont rares. La côte est presque partout abrupte et dès que les vents du N. O. qui sont fréquents viennent à souffler, les bateaux qui font des opérations commerciales à Porto sont obligés d'aller se réfugier dans l'anse de la Castagna, à 1 mille du port, sur la côte Sud du golfe. Ce mouillage n'est pas mauvais, mais c'est avec peine si trois ou quatre navires peuvent y tenir.

La construction de la route nationale n° 199 et de la route forestière n° 9, achevées presque en même temps, ont donné à Porto, qui n'est qu'un simple hameau, une certaine importance commerciale.

La route nationale n° 199 y apporte les bois de la forêt de Piana; la route forestière n° 9 y conduit les produits des grandes forêts d'Aïtone et de Valdoniello, qui ont cessé définitivement de se diriger sur Sagone. La presque totalité des bois de construction, charbons de bois et planches s'embarquent pour l'Italie, mais les grandes pièces de bois de pin laricio, destinées à la marine, n'y vont guère que pour pouvoir rentrer en France avec l'estampille de pin d'Italie ou de Trieste, qui jouit d'une meilleure réputation.

Porto étant à la fois le port de Piana et de tout le canton d'Evisa, il s'y fait aussi, en dehors du commerce des bois, quelques expor-

Digitized by Google

tations, consistant surtout en poteries, céréales, cédrats, huiles et denrées alimentaires de toute espèce.

Les opérations de cette nature se font sur un petit débarcadère dallé en granit rouge, placé au point terminus de la route forestière n° 9, devant lequel on dispose d'un fond de $1^{m},75$, suffisant pour les barques qui transportent ensuite les produits du quai aux navires qui se tiennent plus au large. Ce quai a 25 mètres de long et 10 de large; il a été construit en 1878-1879 et a donné lieu à une dépense de 12,000 francs. Le projet était approuvé depuis le 6 décembre 1867.

Pour bien assurer la tenue des navires dans le mouillage de la Castagna, on a aussi placé, sur les rochers de la côte, neuf bornes d'amarre. Ces bornes ont été établies en 1875 et ont coûté 1,800 fr.

Le chargement des bois donne lieu à une opération assez compliquée. Leur lieu de dépôt est situé à côté et au Nord du quai, et consiste en un emplacement d'un demi-hectare environ, sur lequel on fait glisser les bois jusqu'à la mer, où on les assemble en radeaux, les embarcations des navires en chargement viennent ensuite les remorquer jusqu'au point de station des bateaux, lesquels, le plus souvent, surtout depuis la construction des bornes d'amarre, restent mouillés dans l'anse de la Castagna.

Nous donnons en trois tableaux l'état du mouvement de la navigation et des opérations commerciales dans le port de Porto.

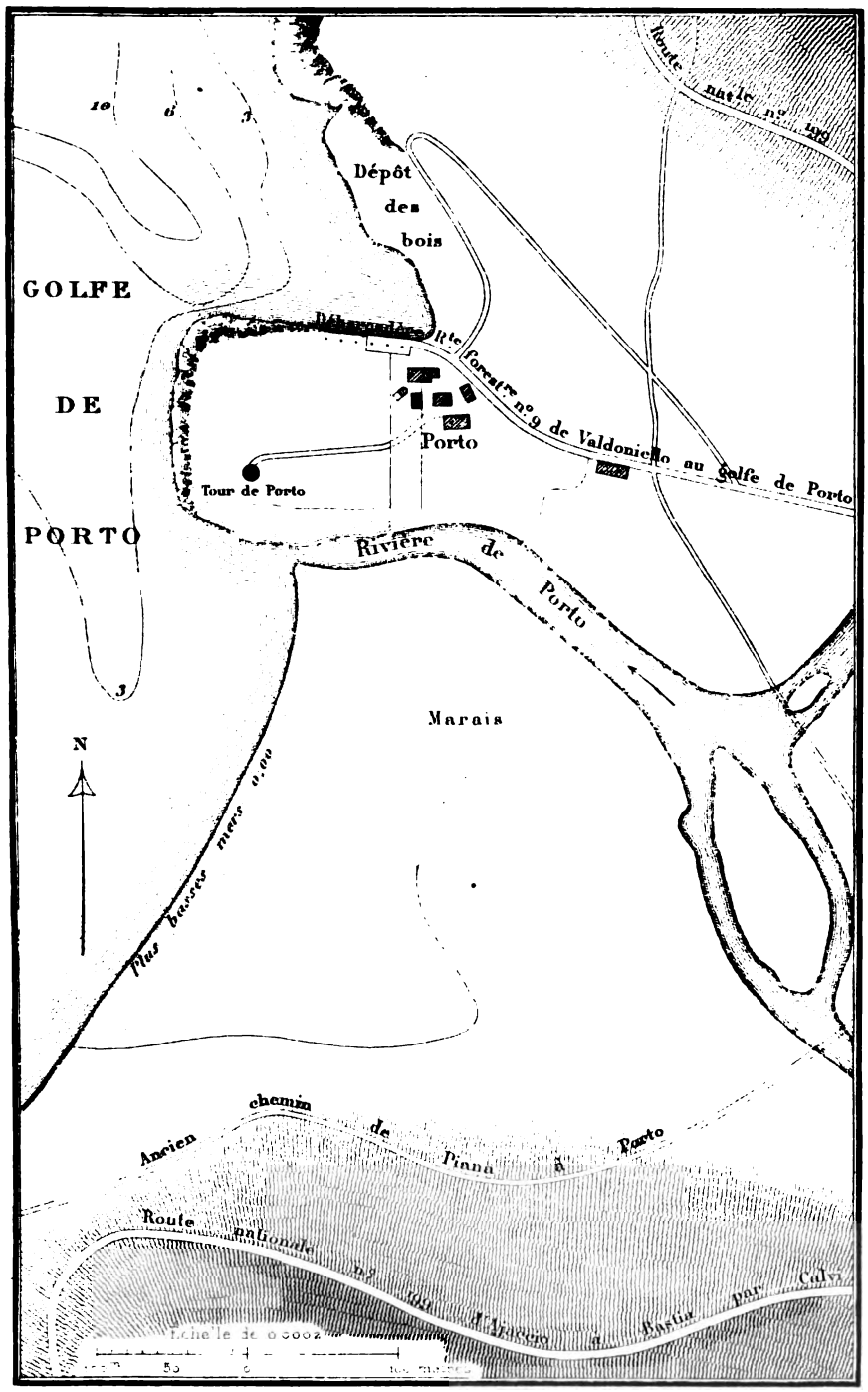
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées	$0^{m},70$
Longueur totale des quais	25 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais	1 are 25.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888	14,000 francs.

Digitized by Google

PORT DE PORTO.

Atlas des Ports de France.



Digitized by Google

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[x].				tonn[x].		tonn[x].		tonn[x].
1875	Français..	18	»	18	2,328	»	»	»	»	»	360	52	2.688
	Étrangers.	7	22	29		»	»	»	»	5			
1876	Français..	24	2	26	3,242	»	»	»	»	»	208	65	3,450
	Étrangers.	5	30	35		»	»	»	»	4			
1877	Français..	13	4	17	2,953	»	»	»	»	»	164	56	3,117
	Étrangers.	5	32	37		»	»	»	»	2			
1878	Français..	11	»	11	863	»	»	»	»	»	»	26	863
	Étrangers.	2	13	15		»	»	»	»	»			
1879	Français..	10	4	14	1,320	»	»	»	»	»	»	42	1,320
	Étrangers.	7	21	28		»	»	»	»	»			
1880	Français..	18	4	22	3.502	»	»	»	»	»	»	60	3,502
	Étrangers.	6	32	38		»	»	»	»	»			
1881	Français..	20	3	23	4,109	»	»	»	»	1	107	73	4,216
	Étrangers.	4	44	48		»	»	»	»	1			
1882	Français..	19	1	20	3,050	»	»	»	»	»	63	61	3,113
	Étrangers.	7	33	40		»	»	»	»	1			
1883	Français..	20	»	20	4,744	»	»	»	»	»	80	79	4,824
	Étrangers.	8	50	58		»	»	»	»	1			
1884	Français..	27	2	29	3,847	»	»	»	»	»	132	78	3.979
	Étrangers.	5	42	47		»	»	»	»	2			

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn^s.				tonn^s.		tonn^s.		tonn^s.
1875	Français..	18	"	18	2,328	"	"	"	"	"	360	52	2,688
	Étrangers.	29	"	29		"	"	"	"	5			
1876	Français..	24	2	26	3.242	"	"	"	"	"	208	65	3,450
	Étrangers.	35	"	35		"	"	"	"	4			
1877	Français..	12	5	17	2,953	"	"	"	"	"	164	56	3.117
	Étrangers.	37	"	37		"	"	"	"	2			
1878	Français..	11	"	11	863	"	"	"	"	"	"	26	863
	Étrangers.	15	"	15		"	"	"	"	"			
1879	Français..	10	4	14	1,320	"	"	"	"	"	"	42	1,320
	Étrangers.	28	"	28		"	"	"	"	"			
1880	Français..	22	"	22	3,502	"	"	"	"	"	"	60	3,502
	Étrangers.	38	"	38		"	"	"	"	"			
1881	Français..	23	"	23	4,109	"	"	"	"	1	107	73	4,216
	Étrangers.	48	"	48		"	"	"	"	1			
1882	Français..	19	1	20	3,050	"	"	"	"	"	63	61	3.113
	Étrangers.	40	"	40		"	"	"	"	1			
1883	Français..	20	"	20	4,744	"	"	"	"	"	80	79	4,824
	Étrangers.	58	"	58		"	"	"	"	1			
1884	Français..	28	1	29	3,847	"	"	"	"	"	132	78	3,979
	Étrangers.	47	"	47		"	"	"	"	2			

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS. — DOUANES ET SANTÉ.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	RECETTES DU BUREAU DES DOUANES.	RECETTES DU BUREAU DE LA SANTÉ.
	tonnes.	tonnes.	fr. c.	fr. c.
1875	291	3,487	808 90	186 10
1876	520	3,286	1,037 99	193 10
1877	402	3,154	926 51	214 70
1878	226	1,374	805 53	80 10
1879	383	2,058	664 03	121 20
1880	493	4,274	842 62	198 10
1881	394	4,912	1,093 10	240 00
1882	272	2,246	1,012 74	194 80
1883	517	6,098	980 17	298 46
1884	500	5,579	924 97	393 08

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE GIROLATA.

NOTICE PAR M. SAENZ,

CONDUCTEUR PRINCIPAL FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES ET DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Girolata est situé au Nord du golfe de Porto. Les vents principaux qui y règnent sont ceux du S. O., du N. E. et du Sud. Dans la partie Sud du port se trouvent quelques atterrissements qu'on est obligé d'éviter pour pouvoir y entrer. Dans le port, et notamment au Nord, les bateaux sont parfaitement en sûreté.

En 1539, le fameux corsaire turc, Dragut, fut pris dans le port de Girolata, avec neuf galères ou galiotes, par une flotte génoise que commandait le Génois Jean Doria.

Si le fond y était plus considérable, le port de Girolata serait un bon port de refuge, d'autant plus qu'il est le seul entre Sagone et Calvi; mais il est établi qu'il s'ensable d'une manière continue, et les dépenses nécessaires pour le curer sont hors de proportion avec l'importance du port.

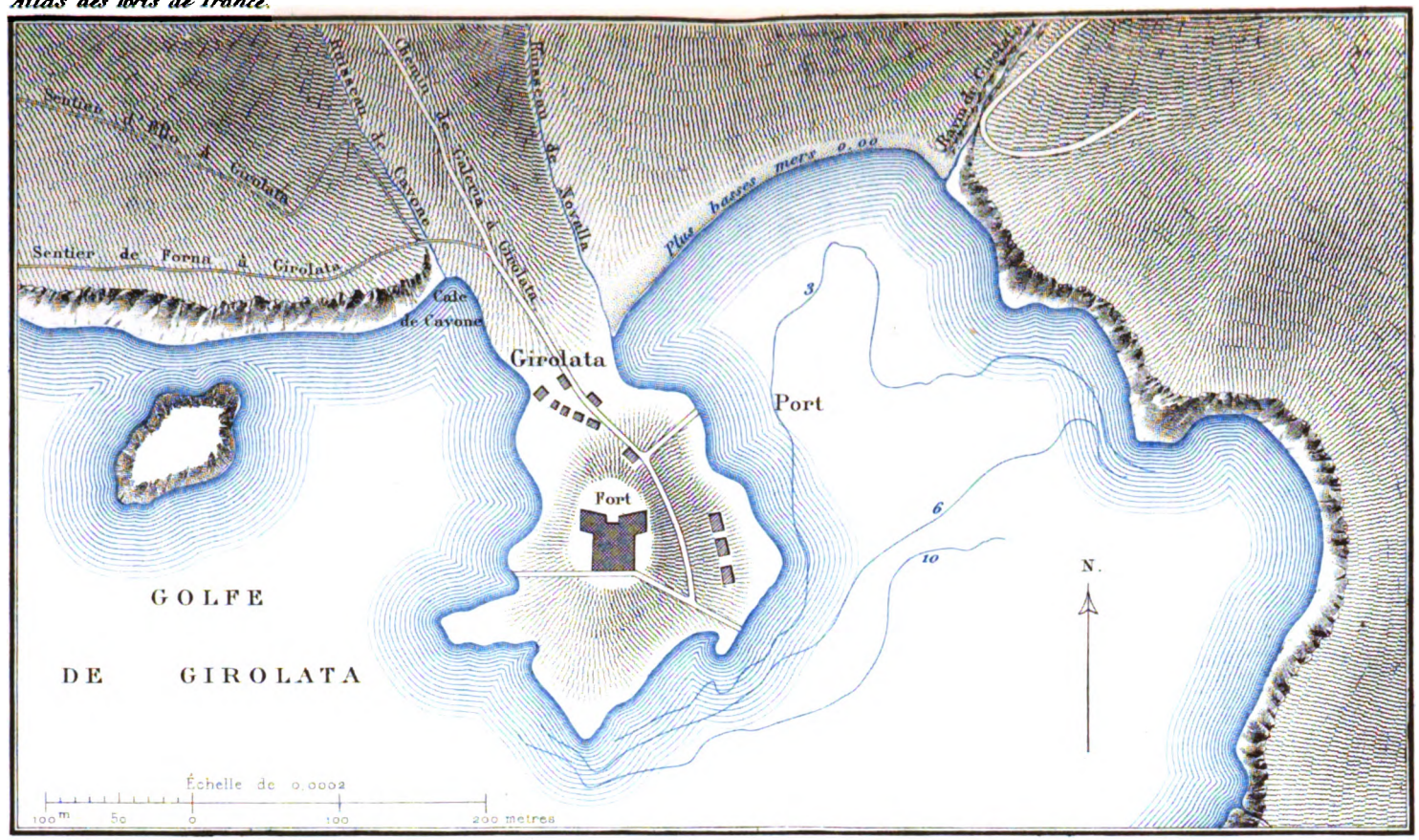
Le port de Girolata n'a aucun commerce et c'est à peine si quelques barques de pêcheurs et quelques navires à voiles s'y réfugient quelquefois.

Aucun ouvrage n'y a été établi.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE GIROLATA.



Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE CALVI.

NOTICE PAR M. DUMOULIN,

CONDUCTEUR FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de Calvi, situé au N. O. de la Corse, par 42° 34′ 15″ de latitude Nord et 6° 25′ 23″ de longitude Est, est, de tous les ports de l'île, le plus rapproché des côtes de France.

Le golfe de même nom, dans lequel il se trouve, est vaste, ne renferme ni bancs ni écueils et a un rivage généralement accore.

Les voiliers peuvent ainsi louvoyer en tous sens sans courir aucun risque, et entrer dans le port ou en sortir par n'importe quel temps.

Mais si les navires peuvent entrer facilement dans le port de Calvi et en sortir aussi aisément, ils ne s'y trouvent pas en sûreté quand la mer est grosse.

Naturellement abrité contre tous les vents autres que ceux soufflant du Nord au N. E., le port de Calvi est ouvert aux vents de cette région.

Le promontoire de la Citadelle, qui s'avance vers l'Est, couvre, il est vrai, la portion de mer située à l'Ouest de la ligne allant du cap de Spano tangenter ce promontoire intérieurement; mais cette petite étendue de mer n'est pas accessible aux navires d'un tirant d'eau ordinaire, et d'ailleurs la vague fait sentir son action, même dans cette partie couverte, à cause du mouvement de rotation que lui imprime le promontoire de la Citadelle.

Digitized by Google

Le mouillage de Calvi est donc exposé dans toute son étendue à l'action des lames créées par les vents de Nord à N. E., et la construction du mur de quai, qui remonte à 1842, a encore aggravé cette situation. La partie la plus septentrionale de ce quai, dirigée vers le Nord, reçoit presque normalement le choc de la lame qui a tourné la pointe et la rejette vers le mouillage. Les navires recevant alors, outre la lame directe de N. E., cette lame réfléchie dans une direction à peu près perpendiculaire, sont ballottés dans tous les sens et en perdition s'ils ne sont pas solidement ancrés.

Calvi n'est donc pas, à proprement parler, un port. Il ne pourra le devenir qu'à la condition d'être abrité par une jetée s'appuyant sur le promontoire de la Citadelle et prolongée vers le S. E. d'une longueur suffisante pour garantir le mouillage contre l'action directe de la lame.

La construction d'une jetée serait d'autant plus nécessaire, que Calvi est le seul port de refuge que présente la côte N. O. de la Corse.

Actuellement, les marins ne viennent s'y abriter que quand ils ne peuvent plus tenir la mer, car ils redoutent avec raison les vents de Nord à N. E. Malgré cette crainte, une centaine de navires y relâchent tous les ans.

Le fond du mouillage est formé de sable et vase, et la tenue des ancres est très bonne.

Deux rivières, la Figarella et le Secco se jettent dans le golfe de Calvi à des distances assez grandes du mouillage. Elles ne produisent pas d'ensablements dans le port, puisque le sable qu'elles charrient n'est pas de même nature que celui qui se trouve au mouillage.

Le fond du golfe est terminé, dans la partie comprise entre l'embouchure du Secco et Calvi, par une plage à pente douce et régulière. Cette plage est formée de galets et gravier aux abords de la Figarella et du Secco, et de sable fin partout ailleurs.

Digitized by Google

Il existe, le long de la partie accore du golfe, diverses petites échancrures munies de grèves qui sont assez bien abritées, et où les pêcheurs vont quelquefois se réfugier.

Un feu fixe blanc du 1er ordre, d'une portée de 23 milles 4, placé sur la pointe Revellata, à moins de 2 milles au N. O. de Calvi, sert de point de reconnaissance aux navires venant des côtes de Provence et d'Italie.

Un feu fixe de même couleur et du 5e ordre est placé à l'entrée du port sur le promontoire de la Citadelle.

Nous donnons ci-après la moyenne des variations du vent et de la mer pendant une année.

ÉTAT DE LA MER.	NOMBRE DE JOURS DE VENT.								TOTAUX.
	N.	N. E.	E.	S. E.	S.	S. O.	O.	N. O.	
Grosse mer.....	5	10	"	"	"	"	"	"	15
Mer moyennement agitée...	10	18	10	"	10	41	14	8	111
Mer calme.....	"	"	"	"	"	"	"	"	239

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES.

Calvi est très ancien; il est au nombre des trente-trois villes dont parle Pline. Claude Ptolémée, dans sa géographie, cite avantageusement son port. Des vicissitudes l'ayant fait tomber en dépérissement, il fut rebâti au commencement du XIIIe siècle. Il parvint en peu de temps à un état si florissant, et sa population éprouva un accroissement si rapide, qu'il put se rendre indépendant, s'ériger en république, et s'y maintenir jusqu'à l'an 1278, époque à laquelle ses habitants se confédérèrent avec les Génois, comme il résulte de l'acte qui existe dans le Livre Rouge contenant les privilèges de cette ville. Il fut alors stipulé entre Calvi et la commune de Gênes une convention suivant les formes usitées entre nation et nation.

Au point de vue civil, Calvi s'administrait lui-même; il avait une constitution et des lois, *statuti*, dont on conserve encore une copie aux archives. La ville élisait elle-même ses magistrats de tous ordres, dont les fonctions ne duraient qu'une année. Gênes y envoyait un commissaire qui présidait ordinairement dans les assemblées, mais dont le pouvoir ne dépassait pas celui d'une simple surveillance, laissant à la commune son autonomie.

Comme toutes les petites républiques du moyen âge, Calvi subit toutes les fluctuations de la politique. En 1284, c'est dans ses eaux que la flotte génoise battit, avec le concours de la population, la flotte des Pisans qui était venue pour la surprendre.

En 1419, c'était le roi d'Aragon, Alphonse, qui s'emparait de la ville privée de tout secours. Il y laissa une garnison et partit pour le siège de Bonifacio en emportant avec lui douze otages.

Cependant, en 1421, les Calvais, ne pouvant plus supporter le

Digitized by Google

joug des étrangers, ne craignirent pas d'exposer à la mort leurs fils gardés encore en otage, et passèrent la garnison au fil de l'épée.

En 1445, c'est le pape Eugène IV qui envoie une flotte pour faire valoir ses droits sur la Corse; les Calvais repoussèrent l'ennemi après avoir soutenu un siège de plusieurs jours.

En 1487, c'est Jean-Paul de Leca qui, pendant un mois entier, assiège la ville avec une nombreuse armée; ses efforts furent impuissants et il dut se retirer.

En 1543, la ville fut fortifiée, et Nicolò Imperiale, gouverneur de la Corse, y établit sa résidence. Les gouverneurs continuèrent à y résider jusqu'en 1657.

Le 20 avril 1553, une flotte française de seize galères entrait dans le port pour coopérer au siège déjà entrepris par Sampiero et ses Corses, puissamment secondé par le baron Paulin de la Garde qui commandait vingt-cinq autres galères. L'arrivée du célèbre capitaine génois André Doria dans le port de Calvi, avec des forces considérables, obligea les assaillants à lever le siège.

Les alliés revinrent sous les murs de Calvi en 1555 (20 juillet); mais leur flotte, composée de vingt-deux galères françaises et d'un plus grand nombre de galères turques, battit en vain ses remparts que bombardaient aussi les Corses de Sampiero. Après deux assauts repoussés par la population, la désunion s'étant mise entre les Français et les Turcs, le siège fut levé le 15 août. Dans cette lutte mémorable, les femmes de Calvi étaient plus nombreuses et aussi vaillantes que les hommes.

Calvi triomphait, mais sa splendeur passée n'était plus; car la guerre avait moissonné ses habitants, et la ruine obligea la plupart des survivants à s'expatrier. La seule ville de Séville en recueillit plus de deux cents.

En 1730, Calvi soutint encore pendant neuf mois un siège très rigoureux. Il était défendu par le fils du gouverneur Veneroso contre les patriotes corses, et cette fois encore, la place ne fut pas prise.

Pendant toute la période des guerres de l'indépendance, Calvi

Digitized by Google

servit toujours de base d'opération à toutes les armées génoises, allemandes ou françaises qui débarquèrent successivement en Corse pour soutenir le pouvoir de la république ligurienne. Amis et ennemis venaient tour à tour piétiner son territoire avec le même résultat pour la ville et ses malheureux habitants : la misère qui les forçait parfois à faire du pain avec un mélange de son, de terre et de racines.

L'annexion de la Corse à la France ne mit pas Calvi à l'abri du canon ennemi, et il était dit qu'il verrait dans ses eaux trois des plus célèbres capitaines qui aient illustré l'histoire de la marine : Doria, Dragut et Nelson dont le souvenir est inséparable de Calvi, à cause de l'œil qu'il y perdit.

Nelson commandait en effet le vaisseau l'*Agamemnon*, faisant partie de la flotte anglaise qui vint faire le siège de la ville avec le général Paoli, depuis le 19 avril 1793 jusqu'au 1er août 1794.

Calvi dut capituler cette fois, faute de munitions; mais la garnison sortit de la forteresse tambour battant, avec armes et bagages, et il lui fut permis de se retirer où elle voudrait, ainsi qu'à tous les habitants qui s'expatrièrent en masse.

Calvi n'était plus qu'un amas de ruines et ses habitants ne dépassaient guère un millier.

Aujourd'hui la ville semble vouloir revivre : sa population est de 2,000 âmes et son commerce est en progrès.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION DES OUVRAGES DU PORT.

Le port de Calvi a eu de tout temps une grande importance militaire.

Les Génois l'avaient choisi, entre tous les ports de la Corse, comme celui qui pouvait le mieux contribuer à leur assurer la possession de cette île, et dans ce but, ils l'avaient protégé par de fort belles fortifications.

En 1775, c'est-à-dire sept ans après l'annexion de la Corse à la France, le Gouvernement fit dresser par le Génie militaire, un projet de jetée de 200 mètres de longueur, fortifiée par huit pièces d'artillerie et dont la dépense était évaluée à 862,576 francs. On ne connaît pas les motifs qui se sont opposés à l'exécution de ce projet.

En 1845, on développa les moyens de défense de la place et par suite du port, en construisant le fort de Torretta à côté de celui de Muzzello bâti par les Génois.

Au point de vue commercial, il n'y avait avant 1842, dans le port de Calvi, d'autre ouvrage qu'un tout petit môle établi par les Génois et au bout duquel s'effectuaient les embarquements et les débarquements.

En 1842, on construisit le quai actuel dont la dépense s'est élevée à 104,626 francs. La hauteur d'eau à l'aplomb de cet ouvrage n'est que de $1^{m},20$ environ, profondeur à peine suffisante pour permettre l'accostage des chaloupes et chalands.

Ainsi que cela a été dit au chapitre Ier, la direction donnée à la partie la plus septentrionale de ce quai est mauvaise, et crée au mouillage, avec les vents de Nord à N. E., un violent ressac. Le mur de ce quai n'a pas été seulement mal tracé; il a été aussi mal

Digitized by Google

fondé. Il repose en effet sur un massif de béton de faible hauteur qui a été rapidement affouillé, qui a été avarié plusieurs fois par la grosse mer et qui est en l'air en bien des points. Rien n'est aussi précaire que sa durée.

Ce quai a une hauteur variant entre $1^m,20$ et $1^m,50$ au-dessus des mers moyennes; il a subi de nombreux tassements. Un dallage d'une largeur de 5 mètres règne tout le long de son développement. Un terre-plein fait suite à ce dallage et sert au dépôt des marchandises. Enfin une voie charretière, terminée du côté de la ville par un trottoir de 6 mètres de largeur, relie ce quai à la route nationale n° 197.

Des bornes d'amarrage en pierre de taille règnent le long du quai suivant une ligne parallèle à l'arête de couronnement et à 1 mètre en arrière; elles font saillie de $0^m,80$ sur le plan du dallage.

A la suite de deux tempêtes survenues les 27 janvier 1850 et 24 février 1853 et qui causèrent, la première, la perte de six navires, la seconde, celle de quatre autres, M. le Ministre des travaux publics fit dresser un projet de jetée dont le montant s'élevait à 300,000 francs. L'Administration supérieure n'approuva pas ce projet, par la raison que les sacrifices que son exécution aurait exigés n'auraient pas trouvé une compensation suffisante.

Sur la demande formulée par le Conseil général de la Corse, un nouveau projet de jetée de 200 mètres de longueur, et évalué à 1,150,000 francs, fut dressé le 21 février 1861 et rejeté par décision du 5 juin suivant.

De 1871 à 1877, trois voiliers et un bateau à vapeur faisant le service des dépêches étaient jetés à la côte par les vents de N. E. Le 28 février 1881 on dressa alors un autre projet de jetée de 150 mètres de longueur, devant occasionner une dépense de 750,000 francs. Une décision du 20 août suivant en ajourna l'exécution, la situation budgétaire ne permettant pas d'entreprendre de grands travaux, en dehors des lois de classement.

Digitized by Google

Mais en présence de l'utilité que présente l'amélioration du port de Calvi, l'Administration a admis en principe, le 12 janvier 1885, la reconstruction de la partie Nord du quai actuel suivant une direction plus rationnelle, et le dragage à 5 mètres de profondeur au droit du quai à reconstruire, de façon à rapprocher le mouillage de la ville et à faire faire en quelque sorte au promontoire de la Citadelle, office de jetée. La dépense est évaluée à 160,000 francs. Ce projet a été mis à l'enquête en juillet 1885. Le décret d'utilité publique n'est pas encore intervenu.

Le chemin de fer de Ponte-Leccia à Calvi, qui se soudera au chemin de fer d'Ajaccio à Bastia, est en construction. La gare de Calvi sera établie à proximité du port.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

Calvi est relié au reste du pays par les routes nationales n°s 197 et 199.

Au Sud de cette ville se trouvent les contrées à peu près désertes, mais fertiles, de Luzzibeo, de Filosorma et du Sia. Lorsque la culture aura rendu prospères ces vastes étendues de terre, les divers produits qu'on en retirera ne pourront s'écouler que par le port de Calvi.

Vers Luzzibeo et à 22 kilomètres de Calvi se trouve l'usine de plomb argentifère d'Argentella qui occupait 500 ouvriers il y a quelques années, mais qui chôme à peu près complètement aujourd'hui. Cette usine étant parfaitement bien installée, il y a lieu d'espérer qu'elle ne tardera pas à reprendre une certaine activité.

A l'Est de Calvi est située la Balagne, province couverte d'oliviers et bien cultivée.

Enfin les forêts de Calenzana ne sont distantes du port de Calvi que de 22 kilomètres.

La culture et la pêche côtière sont les deux seules industries qu'on exerce à Calvi.

Les exportations qui s'effectuent par ce port consistent principalement en huiles, bois de construction, charbon, bois de chauffage, vins, peaux, citrons, cédrats, autres fruits et poissons frais.

Les marchandises importées comprennent les farines, denrées comestibles et coloniales, poissons salés, fers, cuirs, matériaux de construction, tissus et autres objets manufacturés.

Les tableaux suivants résument l'importance du commerce et de la pêche côtière pour les années 1880 à 1885.

Digitized by Google

MOUVEMENT DU PORT.

ANNÉES.	RELÂCHES.		NAVIRES CHARGÉS OU SUR LEST (non compris ceux en relâche).		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS		RECETTES des DOUANES.
	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	en tonnes.	en francs.	en tonnes.	en francs.	
		tonneaux.		tonneaux.					francs.
1880.	98	8,346	79	18,051	971	631,388	3,523	508,923	21,363 88
1881.	100	6,250	88	18,485	852	734,287	4,495	627,435	19,917 22
1882.	93	5,539	70	16,435	1,653	665,809	1,915	281,000	23,579 65
1883.	51	3,744	82	17,905	1,068	575,375	807	108,309	19,676 00
1884.	51	3,881	112	20,030	998	637,258	3,493	341,282	19,055 26
1885.	70	6,212	132	30,751	1,235	720,226	1,012	116,362	20,077 61

PÊCHE CÔTIÈRE.

ANNÉES.	NOMBRE de BÂTIMENTS.	TONNAGE des BÂTIMENTS.	NOMBRE d'hommes D'ÉQUIPAGE.	POIDS DES PRODUITS obtenus.	VALEUR des PRODUITS.	PRIX MOYEN du kilogramme DE POISSON.
		tonneaux.		kilogrammes.	francs.	francs.
1880.....	31	43	120	49,034	64,220	1 30
1881.....	36	46	143	44,284	58,487	1 32
1882.....	31	45	110	52,449	49,619	0 95
1883.....	25	45	115	49,619	42,665	0 86
1884.....	29	34	111	48,557	42,244	0 87
1885.....	28	33	119	46,406	48,805	1 05

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées..... 0m 32

Superficie affectée au séjour des navires..... 2 hectares.

Longueur totale des quais (non accostables)..... 240 mètres.

Superficie totale des terre-pleins des quais..... 4,035 mètres carrés.

Dépenses de premier établissement au 1er janvier 1888..... 104,626 francs.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE L'ÎLE-ROUSSE.

NOTICE PAR M. DUMOULIN,

CONDUCTEUR FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de l'Île-Rousse, situé sur la côte N. O. de la Corse, par 42° 38′ de latitude Nord et 6° 36′ de longitude Est, est formé par un groupe d'îlots rocheux qui ont été reliés entre eux et à la terre ferme au moyen d'une levée. Sur ces rochers on a enraciné une jetée destinée à abriter le mouillage qu'on aborde par l'Est. L'espace ainsi couvert est d'environ 4 hectares pouvant recevoir 20 navires par tous les temps.

Avant la construction de la jetée, les vents de N. O. à N. E. soulevaient dans le port de fortes vagues qui mettaient souvent en perdition les navires qui s'y trouvaient; depuis, le mouillage se trouve tout à fait abrité contre ces vents, et ceux qui viennent de la région S. E., ou de terre, n'y produisent d'ordinaire qu'une forte houle; par contre, les vents de S. O. soufflent parfois avec une extrême violence, et risquent de faire chasser les navires sur leurs ancres.

Le port de l'Île-Rousse offre donc une sécurité à peu près complète lorsqu'on y est bien amarré; mais l'abord n'en est pas aisé par les gros temps, à cause de la présence des écueils sous-marins de la Puntella qui partent de terre et s'avancent dans le port sur une longueur de 143 mètres. En effet, avec les vents de la région Nord, les navires sont poussés vers ces rochers et peuvent y talonner

Digitized by Google

s'ils filent trop de chaîne après avoir mouillé, ou s'ils ne mouillent pas dès qu'ils ont dépassé la jetée. Avec les vents de S. O., ils ne peuvent entrer qu'en tirant d'abord une bordée à l'Est de la ville, et en se rendant ensuite au mouillage en serrant de près la côte, c'est-à-dire en frisant le danger de la Puntella.

Quelques marins n'osent entrer dans le port par les gros temps, et attendent une accalmie, après avoir envoyé péniblement une amarre sur la bouée d'appareillage, placée dans la direction de la jetée et à 100 mètres de distance de son extrémité.

Il suit de là que l'Île-Rousse n'est pas, à proprement parler, un port de refuge pour les voiliers, à cause des difficultés que présente l'entrée par les mauvais temps. C'est plutôt un port de commerce, suffisamment vaste d'ailleurs, pour les besoins de la ville et de la contrée qu'il est appelé à desservir.

Un feu fixe rouge du 4e ordre, d'une portée de 8 milles 5, placé sur le point culminant de l'île de la Pietra, sert de point de reconnaissance aux navires qui se dirigent vers ce port, et un feu fixe blanc du 5e ordre, établi sur le musoir de la jetée, indique l'entrée et le mouillage.

Un sémaphore est placé sur le mont Corborio qui s'élève au S. O. du port.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES.

L'Île-Rousse est ainsi nommée, à cause de la couleur rougeâtre des îlots qui s'élèvent en face de la ville.

Au dire de Filippini, le plus curieux des chroniqueurs corses, le plus grand de ces îlots s'appelait autrefois l'île de l'Or et servait de repaire aux pirates.

Lorsque les Génois se furent emparés de la Corse, ils fortifièrent ces îlots en y construisant plusieurs tours de défense dont l'une existe encore à moitié ruinée.

L'Île-Rousse fut fondée en 1758 par Paoli, le héros de l'indépendance corse. Mais comme Paoli n'avait pas donné de nom à la ville nouvelle, Louis XV, pour récompenser le comte de Vaux des services signalés qu'il avait rendus au gouvernement du Roi, et surtout de la belle victoire qu'il avait remportée à Pontenovo, ordonna que la ville naissante fût appelée Vaux. Quelque temps après cependant, on lui donna le nom qu'elle porte encore aujourd'hui.

On prétend, mais ce n'est peut-être là qu'une légende, que Paoli fonda l'Île-Rousse en haine de Calvi et d'Algajola qui s'étaient toujours montrés dévoués aux Génois.

Il est plus rationnel d'admettre que Paoli, qui était un administrateur éclairé et habile, avait surtout voulu établir un centre commercial maritime au cœur de la Balagne, qui déjà, à cette époque, était un pays de production.

Quoi qu'il en soit, et malgré le trouble des temps, grâce à sa situation exceptionnellement heureuse, la nouvelle ville ne tarda pas à prendre d'heureuses proportions.

La première maison qui fut élevée fut celle de la famille Sal-

Digitized by Google

vini. L'un des membres de cette famille, l'abbé Salvini, ami intime de Paoli, fut l'auteur de *la Justification*, un des ouvrages les plus remarquables qui soient sortis de la plume d'un Corse.

L'Île-Rousse est une ville coquette et propre. Elle possède de belles promenades et une place spacieuse où se dressent des platanes d'une superbe venue. Sur la place se trouve une fontaine qui sert de socle au buste en marbre du grand patriote. Ce buste, très bien fait, est l'œuvre d'un artiste corse, M. Varese.

L'Île-Rousse a une population de 1,893 habitants.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION DES OUVRAGES DU PORT.

En 1808, pour faciliter le commerce que l'Île-Rousse commençait à faire avec Marseille et quelques villes d'Italie, on construisit à la limite Nord de la ville, par des profondeurs d'eau variant entre 2 et 4 mètres, un môle de 35 mètres de longueur et 5 mètres de largeur, dirigé de l'Ouest à l'Est, destiné aux opérations d'embarquement et de débarquement, et abritant la petite cale de halage des bateaux pêcheurs située à son enracinement.

De 1840 à 1843, on établit un quai en maçonnerie dallé sur toute sa largeur, qui coûta 54,000 francs, et le long duquel on plaça des bornes d'amarrage en pierre de taille, bien que ce quai soit situé en mer ouverte et ne puisse être accosté sans danger par la plus petite chaloupe, à cause des hauts-fonds rocheux qui l'avoisinent.

Ces deux ouvrages, attenant l'un à l'autre, offrent une superficie totale de 1,010 mètres carrés.

Les navires qui fréquentaient l'Île-Rousse mouillaient entre les îlots et la ville. Ils étaient donc exposés à tous les vents, et dès que la mer devenait grosse, ils levaient l'ancre et allaient chercher un refuge, soit à Calvi, soit à Saint-Florent, en courant souvent de grands dangers.

Ce défaut d'abri était préjudiciable aux intérêts du commerce de l'Île-Rousse qui ne pouvait pas toujours écouler, au fur et à mesure de leur arrivée, les produits que les villages voisins dirigeaient vers cette ville.

En 1838, on dressa un projet de jetée de 117 mètres de longueur, enracinée sur l'îlot de la Pietra. Les travaux de cette jetée, appelée jetée de Punta-Tonnina, autorisés par la loi du 9 août 1839,

Digitized by Google

ont été terminés en 1855, et ont occasionné une dépense de 700,000 francs. On obtint ainsi un mouillage sûr, mais ne pouvant contenir, par les gros temps, qu'une dizaine de bâtiments.

En même temps qu'on construisait cette jetée, on établissait le chemin de ceinture du port qui relie la ville à l'îlot de la Pietra et qui a occasionné une dépense d'environ 35,000 francs.

Dans le but de compléter l'abri du port de l'Île-Rousse, un décret du 10 février 1866 prescrivit de prolonger de 100 mètres la jetée de ce port et fixa la dépense à 1 million.

Les travaux, commencés en 1867, ont été suspendus en 1869 par suite de la faillite de l'entrepreneur. Une décision ministérielle du 18 avril 1879 a autorisé leur continuation, mais en limitant à 70 mètres la longueur du prolongement fixée tout d'abord à 100 mètres. Ils ont occasionné une dépense totale de 821,064 francs.

La nouvelle jetée forme avec l'ancienne un seul et même ouvrage d'une longueur totale de 187 mètres, couronné par un quai dallé accostable de 15 mètres de largeur, abrité par un mur en moellons piqués de 8 mètres de hauteur.

Des bornes d'amarrage en pierre de taille, et des organeaux en bronze et en fer galvanisé, règnent le long du mur du quai.

Les opérations d'embarquement et de débarquement se font aujourd'hui sur la jetée; le môle et le quai de la ville ne servent guère qu'aux pêcheurs.

Le mouillage actuel est plus que suffisant pour les besoins du moment et paraît répondre à ceux de l'avenir, le commerce de l'Île-Rousse étant à peu près limité à celui de la Balagne.

En construisant le chemin de ceinture on avait ménagé, dans la partie de ce chemin établie en mer, des ouvertures destinées à laisser passer les vagues de la région Nord et à éviter tout ressac au mouillage. Ces ouvertures, qui remplissaient tout d'abord assez bien le but que l'on s'était proposé, cessèrent d'être utiles et devinrent même nuisibles lorsque la jetée fut prolongée, les vagues de N. E. n'ayant plus assez de force pour chasser du port les

Digitized by Google

sables et les algues que la mer d'Ouest y introduisait sans cesse. Elles furent alors maçonnées, et le port se dragua naturellement. Des pointes de rocher, jusque-là invisibles, furent mises à nu, et le sable qui les recouvrait forma une belle plage. Le calme est d'ailleurs parfait derrière la jetée avec les vents du Nord.

Vers 1860, le génie militaire a construit au Nord de la ville une batterie appelée à défendre le port.

Le chemin de fer de Ponte-Leccia à Calvi, qui s'embranche sur la ligne d'Ajaccio à Bastia, et qui est actuellement en construction, sera établi en mer, au Nord de l'Île-Rousse. La gare sera construite au fond du port.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

Avant la création de l'Île-Rousse, c'était par Calvi que la Balagne faisait ses échanges avec le continent.

Profitant de la situation malheureuse où se trouvait Calvi après les sièges qu'il avait eu à soutenir, l'Île-Rousse accapara facilement presque tout le commerce de cette ville et le conserve encore, grâce à sa position privilégiée.

L'Île-Rousse est reliée aux villages de l'arrondissement de Calvi et au reste du pays par de nombreuses voies de communication.

Avant l'ouverture de ces routes, l'Île-Rousse était, pour ainsi dire, l'entrepôt de la Balagne. Depuis, de nombreux magasins ont été ouverts dans l'intérieur, et le paysan ne se déplace plus guère pour faire ses achats. En d'autres termes, l'importance du port de l'Île-Rousse ne diminue pas, mais le commerce de la ville passe aux villages environnants.

Quelques barques se livrent à la pêche côtière dont le produit est généralement consommé sur place.

Les exportations qui s'effectuent par ce port consistent principalement en huiles, bois de construction provenant des forêts de Tartagine, écorce de chêne, vins, peaux, citrons, cédrats, amandes, autres fruits et poissons frais.

Les marchandises importées comprennent les farines, denrées comestibles et coloniales, poissons salés, fers, cuirs, matériaux de construction, tissus et autres objets manufacturés.

Les tableaux suivants résument l'importance du commerce et de la pêche côtière pour les années 1880 à 1885.

Digitized by Google

MOUVEMENT DU PORT.

ANNÉES.	NAVIRES EN RELÂCHE.		NAVIRES CHARGÉS OU SUR LEST (non compris ceux en relâche).		IMPORTATIONS		EXPORTATIONS		RECETTES des DOUANES.
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	EN TONNES.	EN FRANCS.	EN TONNES.	EN FRANCS.	
		tx.		tx.					fr. c.
1880.....	48	3,386	100	13,216	3,310	2,417,515	1,430	1,189,386	53,865 36
1881.....	57	3,919	107	19,466	3,174	2,561,744	1,710	1,210,984	43,980 84
1882.....	34	1,980	98	19,044	3,818	2,298.039	1,367	1,132,728	55,134 09
1883.....	39	2,773	93	17,687	3,226	2,226,911	2,007	1,297,690	64,824 00
1884.....	50	3,245	209	44,531	15,325	3,263,857	2,137	3,155,122	63,931 26
1885.....	38	2,405	211	49,976	18,365	6,487,736	1,899	1,748.555	71,795 57

PÊCHE CÔTIÈRE.

ANNÉES.	NOMBRE de BÂTIMENTS.	TONNAGE des BÂTIMENTS.	NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE.	TONNAGE DES PRODUITS obtenus.	VALEUR des PRODUITS.	PRIX MOYEN par KILOGRAMME de poisson.
		tx.		tonnes k.	fr. c.	fr. c.
1880.....	10	17 42	34	33 853	22,835 60	0 67
1881.....	10	16 75	32	29 138	21,437 10	0 74
1882.....	12	27 45	29	28 967	22,429 95	0 77
1883.....	17	28 00	64	19 833	12,746 00	0 64
1884.....	10	18 00	24	17 465	11,162 00	0 64
1885.....	11	22 70	35	18 366	12,201 00	0 66

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées..... 0m,32

Superficie affectée au séjour des navires..... 1 hectare 50 ares.

Longueur totale des quais..... 170 mètres.

Superficie totale des terre-pleins des quais..... 2,500 mètres carrés.

Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888..... 1,610,064 francs.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE SAINT-FLORENT.

NOTICE PAR M. WALTER,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

On désigne sous le nom de port de Saint-Florent le mouillage situé au fond du golfe et près de la ville de ce nom, par 6° 57′ 30″ de longitude Est et 42° 40′ 53″ de latitude Nord.

Le golfe de Saint-Florent forme une espèce de rade foraine d'une grande étendue, dont l'entrée est facile et où une flotte peut faire aisément ses évolutions. Malheureusement ce golfe est ouvert au Nord et au N. O., directions suivant lesquelles les vents produisent dans ces parages les grosses mers et les tempêtes.

Le mouillage de Saint-Florent est complété par celui de l'anse de Fornali, situé du côté opposé du golfe et où peuvent se réfugier les navires en toute sécurité s'ils ont un faible tirant d'eau. Il tend de plus en plus à s'ensabler par suite du voisinage des torrents d'Aliso et du Poggio.

Courants. — Les courants portent au N. O. et ont une intensité d'environ 1 mille à l'heure.

Marées. — Les plus fortes marées ne dépassent jamais $0^m,80$.

Vents. — Les vents dominants sont ceux du N. O., de l'O. N. O. et du N. N. O.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Saint-Florent était autrefois entouré d'une muraille avec une tour ou fort, mais l'humidité du sol, l'insalubrité de l'air, effet des marais qui l'avoisinent, ont forcé une partie des habitants à l'abandonner, ce qui fait qu'aujourd'hui ce n'est plus qu'une bourgade, bien que l'importance de sa position ait décidé les Français à y élever une forteresse.

Saint-Florent a été souvent ravagé par la guerre et c'est là qu'en 1764 débarquèrent, sous les ordres du comte de Marbœuf, les premières troupes françaises envoyées en Corse pour la conquête de l'île.

En 1844 on y construisit un débarcadère et en 1863 un quai, avec une petite jetée en enrochements destinée à protéger ces deux ouvrages.

En 1868 on a construit une balise sur le haut-fond *le Tignoso*, situé en face et à peu de distance de Saint-Florent.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Saint-Florent comprend un quai et un débarcadère en maçonnerie et une petite jetée en enrochements.

Le quai, établi le long de la rive et par des fonds de $0^m,70$ à $2^m,50$, a 89 mètres de longueur et 895 mètres carrés de superficie. Il est entièrement dallé et présente, sur toute sa longueur, des bornes d'amarrage.

Le débarcadère est perpendiculaire au quai, auquel il est enraciné. Sa longueur est de 20 mètres et sa largeur de 5 mètres. Il est établi par des profondeurs variant de $0^m,40$ à $0^m,80$.

La jetée est perpendiculaire au rivage et a une longueur de 20 mètres. Établie au Nord des ouvrages précédents, afin de les abriter contre les vagues qui se produisent dans le golfe avec les vents du Nord et du N. O., cette jetée n'a pas donné les résultats qu'on en attendait au point de vue du calme. Chaque fois que ces vents soufflent avec violence, le quai et le débarcadère sont envahis par les vagues.

La balise du Tignoso est en maçonnerie de pierre de taille et a la forme d'un tronc de cône. Elle a $5^m,70$ de hauteur au-dessus des basses mers et est fondée sur un massif de béton. Le rocher qu'elle surmonte est très abrupt et peu étendu, de sorte qu'à quelques mètres du pied de l'ouvrage, le fond est considérable.

Le golfe de Saint-Florent est éclairé par les deux feux suivants :

Le fanal de Fornali (4e ordre) destiné à signaler la position du mouillage de ce nom. Ce feu a été allumé le 18 octobre 1876;

Le phare à éclipses de Mortella (3e ordre) à l'entrée du golfe. Ce phare a été allumé le 1er mai 1877.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES ET COMMERCIAUX.

Saint-Florent sert de port à la province du Nebbio, dont la population est d'environ 7,000 habitants. Son commerce consiste dans l'importation de marchandises diverses et dans l'exportation de chaux grasse, bois de chauffage, huile d'olive, vins, cédrats, charbon de bois, etc.

MOUVEMENT DU PORT.

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES entrés et sortis.	IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.		TOTAUX.	
		TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.
		tonnes.	francs.	tonnes.	francs.	tonnes.	francs.
1875.....	86	2,119	128,103	1,140	248,547	3,259	376,650
1876.....	90	532	120,542	663	142,770	1,195	263,312
1877.....	130	413	111,701	822	193,916	1,235	305,617
1878...	111	370	68,931	804	175.605	1,174	244,536
1879.....	151	350	65,921	845	183,706	1,195	249,627
1880.....	153	233	63,786	964	99,054	1,197	162,840
1881.....	80	228	56,087	1,084	251,513	1,312	307,600
1882.....	110	226	43,510	1,027	137,090	1,253	180,600
1883.....	78	150	39,924	420	112,460	570	152,384
1884.....	77	1,104	83,831	157	73,193	1,261	157,024

PÊCHE CÔTIÈRE.

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES.	TONNAGE.	ÉQUIPAGE.	POIDS du POISSON.	VALEUR du POISSON.
		tonneaux.	hommes.	kilogr.	francs.
1875.....	11	19	24	8,000	6,135
1876.....	10	16	23	11,000	9,052
1877.....	7	12	19	3,500	2,390
1878.....	9	16	26	4,500	3,567
1879.....	12	21	36	5,250	4,200
1880.....	15	25	43	7,000	5,000
1881.....	6	15	27	11,815	8,034
1882.....	7	16	27	17,453	3,491
1883.....	7	16	27	18,000	3,500
1884.....	6	11	17	10,600	8,260

Digitized by Google

Le port de Saint-Florent est rattaché à l'intérieur de l'île par les routes nationales nos 194, 198 et 199.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées		0m,80.
Chenal.	Largeur	300 mètres.
	Longueur	300 mètres.
	Profondeur d'eau	4 mètres.
Superficie affectée au séjour des navires		12 hectares.
Longueur totale des quais		90 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais		35 ares 50 cent.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888		48,217f 94

BIBLIOGRAPHIE.

Filippini. — Storia di Corsica.
Giacobbi. — Histoire de la Corse.
Marmocchi. — Géographie de la Corse.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE CENTURI.

NOTICE PAR M. WALTER,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de Centuri est situé sur la côte occidentale du cap Corse, par 7° 40′ de longitude Est et 42° 58′ 15″ de latitude Nord. La côte aux abords est accore.

Courants. — Les courants sont faibles et portent du Sud au Nord ou du Nord au Sud suivant la direction du vent.

Marées. — La marée maximum ne dépasse pas $0^m,80$.

Vents. — Les vents dominants sont ceux du S. O., du N. N. O. et de l'O. N. O.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Le port de Centuri paraît avoir une origine assez ancienne.

Au Nord du port et sur la côte on trouve les ruines d'une de ces tours qui furent établies sur le littoral de la Corse afin de pouvoir correspondre par signaux et veiller aux descentes des pirates barbaresques qui ont, pendant longtemps, infesté la Corse. A l'approche des corsaires, les gardes en observation donnaient l'alarme et les paysans occupés aux travaux des champs se réfugiaient dans ces tours, plus rapprochées que les villages. Une douzaine d'hommes pouvait tenir tout un jour dans ces petites forteresses contre des centaines d'assaillants. En général, elles sont de forme ronde, légèrement conique; rarement elles ont plus de 8 à 10 mètres de hauteur. Il existe généralement sur la plate-forme de leur couronnement un four et, dans les fondations, une citerne.

Dans la petite île Sainte-Marie, située en face du port, on remarque une autre tour ruinée, très connue dans l'histoire locale pour avoir été le théâtre de luttes sanglantes.

Ce port est resté une simple crique jusqu'en 1840, époque où fut construite une jetée destinée à l'abriter contre les vents d'Ouest et de S. S. O. Cet ouvrage a coûté 29,825 francs. A cette même époque on construisit des quais sur le côté Sud du port; les quais Nord n'ont été exécutés qu'en 1869.

En 1863 on a construit, à l'entrée du port, une balise destinée à signaler un haut-fond. Cet ouvrage a coûté 4,000 francs.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Centuri consiste en une petite anse abritée par une jetée de 44 mètres de longueur, dirigée du Sud au Nord et surmontée d'un quai protégé du côté du large par un mur d'abri en blocs artificiels.

Au fond du port se trouve une petite plage qui sert de cale de radoub et d'échouage; elle est comprise entre deux quais.

Sur le côté Nord du port se trouve un débarcadère servant au chargement et au déchargement des navires.

A l'entrée du port est la balise destinée à signaler une sèche dite *della Teja*. Cet ouvrage consiste en un massif de béton reposant sur le rocher et surmonté d'une calotte hémisphérique en maçonnerie de pierre de taille que couronne une tige en fer de $3^{m},40$ de hauteur, portant à son sommet un ballon métallique fixe de 1 mètre de diamètre.

La superficie du port est de 75 ares, dont 50 utiles.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES ET COMMERCIAUX.

Le port de Centuri est relié à l'intérieur de l'île par un chemin carrossable venant s'embrancher sur la route nationale n° 198, qui part de Bonifacio pour aboutir à Saint-Florent, en longeant la côte orientale et en contournant le cap Corse.

Le commerce de ce port consiste dans l'importation de marchandises diverses, destinées aux besoins de la commune de Centuri et dans l'exportation de vins, raisins et cédrats.

Le mouvement maritime commercial est représenté par le tableau suivant, pour les dix dernières années :

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES entrés et sortis.	IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.		TOTAUX.	
		TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.
		tonnes.	francs.	tonnes.	francs.	tonnes.	francs.
1875.....	51	1,697	267,624	310	85,832	2,007	353,456
1876.....	97	340	190,360	360	142,492	700	332,852
1877.....	110	903	232,469	515	226,828	1,418	459,297
1878.....	111	860	189,336	488	199,827	1,348	389,163
1879.....	122	890	190,392	500	502,827	1,390	693,219
1880.....	100	352	132,957	196	90,332	548	223,289
1881.....	76	360	149,759	227	217,792	587	367,551
1882.....	98	715	180,875	349	150,948	1,064	331,823
1883.....	72	700	168,940	233	94,833	933	263,773
1884.....	68	713	162,844	114	45,305	827	208,149

Le mouvement de la pêche côtière est donné, pour les dix dernières années, par le tableau suivant :

Digitized by Google

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES.	TONNAGE.	ÉQUIPAGE.	POIDS du POISSON.	VALEUR du POISSON.
		tonneaux.	hommes.	kilogr.	francs.
1875	8	12	28	11,000	9,000
1876	10	13	36	12,000	10,400
1877	11	14	34	18,500	15,200
1878	12	16	36	18,000	14,400
1879	15	21	45	19,500	15,600
1880	3	19	39	17,000	14,000
1881	9	20	42	18,000	14,400
1882	10	16	40	20,000	4,000
1883	11	18	40	15,000	3,000
1884	12	19	29	2,670	1,796

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées		0m,80.
Chenal.	Largeur à l'entrée	25 mètres.
	Longueur	112 mètres.
	Profondeur d'eau	1m,50.
Superficie affectée au séjour des navires		10 ares.
Longueur totale des quais		128 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais		6 ares 50.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888		76,415f 87.

BIBLIOGRAPHIE.

FILIPPINI. — Storia di Corsica.

Digitized by Google

Digitized by Google

MARINE DE TOLLARI.

NOTICE PAR M. WALTER,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET DESCRIPTION DU PORT.

Chaque commune du cap Corse a son échelle ou marine au bord de la mer, généralement à l'embranchement du cours d'eau qui a servi à l'irrigation des champs et des jardins.

La marine de Tollari, une de celles de la commune d'Ersa, est située à l'extrémité septentrionale du cap Corse par 7° 3′ 6″ de longitude Est et 43° 0′ 26″ de latitude Nord. Complètement dépourvue d'ouvrages d'art, elle se trouve exposée aux vents qui soufflent depuis le N. O. jusqu'au N. E.

Les plus fortes marées sont de $0^m,80$.

Les vents dominants sont ceux du S. O., du S. E. et de l'Ouest.

Les courants sont faibles et portent tantôt à l'Est et tantôt à l'Ouest.

Le commerce de Tollari est sans importance et du même genre que celui de tous les ports du cap Corse.

Les maisons peu nombreuses qui constituent ce hameau ne sont pas habitées et servent uniquement de magasins. La marine est reliée à la route nationale n° 198, qui contourne le cap Corse, au moyen d'un chemin vicinal.

IMPRIMERIE NATIONALE

Digitized by Google

Digitized by Google

MARINE DE BARCAGGIO.

NOTICE PAR M. WALTER,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET DESCRIPTION DU PORT.

La marine de Barcaggio, autre marine de la commune d'Ersa, est située à peu de distance de Tollari, par 7° 4′ de longitude Est et 43° 0′ 16″ de latitude Nord. Elle ne présente aucun ouvrage d'art et se trouve exposée, comme Tollari, aux vents compris entre le N. E. et le N. O.

Les plus fortes marées ne dépassent pas $0^{m},80$.

Les courants sont faibles et portent tantôt à l'Ouest et tantôt à l'Est.

Les vents dominants sont ceux du S. O., du S. E. et de l'Ouest.

Sur le rivage, on a établi quelques piquets en bois servant de pieux d'amarre.

Le commerce de Barcaggio est faible, semblable d'ailleurs à celui des autres ports du cap Corse.

Cette marine est habitée; elle est reliée à Tollari et aux villages de la commune d'Ersa par des chemins muletiers. Un chemin vicinal, commencé depuis longtemps, la mettra bientôt en communication avec ces mêmes villages.

A plus de 1 mille au Nord de Barcaggio, on trouve la petite île de Giraglia, sur laquelle on rencontre une vieille tour et un phare du 1er ordre, muni d'un feu à éclipses de 30 en 30 secondes,

Digitized by Google

visible à 22 milles et situé à 85 mètres au-dessus des basses mers.

C'est au N. O. de Barcaggio et en face du cap le plus avancé de l'île, qu'on rencontre le mouillage dit du cap Corse, complètement à l'abri des vents de S. E., Sud et S. O. On y mouille par 23^{m},10 d'eau.

Digitized by Google

PORT DE MACINAGGIO.

NOTICE PAR M. WALTER,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Dans la partie Sud de l'anse della Coscia, située sur la côte orientale du cap Corse, se trouve le petit port de Macinaggio par 7°7′12″ de longitude Est et 42°57′28″ de latitude Nord.

Les courants sont faibles; ils portent au Nord ou au Sud, suivant la direction des vents. Les plus fortes marées ne dépassent pas $0^m,80$.

Les vents dominants sont ceux de S. E., N. E. et S. O.

Au fond de l'anse della Coscia, la côte est plate et sablonneuse; aux abords elle est rocheuse et abrupte.

En face de cette anse et à un demi-mille au large, est le mouillage de Macinaggio où l'on est à l'abri des vents de N. O., Ouest et S. O.

A 1,500 mètres au N. O. des petites îles de Finocchiarola, situées à la pointe Nord de l'anse della Coscia, on trouve la rade de Sainte-Marie qui offre un bon mouillage par les vents d'Ouest et de S. O.

Devant Macinaggio et à Sainte-Marie, on mouille par $13^m,30$ à $16^m,70$ d'eau.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Macinaggio est célèbre dans les annales de la Corse. C'est de là qu'en 1767 partit l'expédition presque entièrement composée d'hommes du cap, qui enleva de vive force, aux Génois, l'île de Capraja. C'est aussi dans ce port, qu'après vingt ans d'exil, débarqua le général Paoli, lorsque la Révolution lui ouvrit les portes de sa patrie, annexée désormais au territoire de la France.

En 1790, on exécuta une jetée dirigée du Sud au Nord et destinée à abriter le port des vents compris entre le N. E. et le S. E.

En 1825, on en construisit une autre dirigée de l'Ouest à l'Est, afin d'intercepter les courants qui règnent sur la côte et qui, sans elle, encombreraient le port des sables et algues qu'ils entraînent.

Ces deux ouvrages ont coûté : le premier 25,000 francs et le second 21,300 francs.

De 1866 à 1869 on a approfondi le port de Macinaggio au moyen de dragages. Le projet approuvé prescrivait de porter le tiers de sa superficie, côté Est, à $3^{m},50$ de profondeur, le reste à 2 mètres et le chenal à 4 mètres. Mais les travaux exécutés n'ont pas produit les résultats qu'on en attendait. Il existe à peine 3 mètres de profondeur sur un quart de l'étendue du port et la passe d'entrée présente 3 mètres d'eau dans sa partie la plus profonde. Aussi les bâtiments qui ont plus de 3 mètres de tirant d'eau sont tenus d'opérer, au moyen de barques, une partie de leur chargement ou de leur déchargement en dehors du port.

Un feu de port, rouge, avec cabane en tôle, a été établi en 1880, à l'extrémité de la jetée.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DES OUVRAGES.

Le port de Macinaggio est formé par une jetée en maçonnerie dirigée du Sud au Nord, protégée du côté du large par des enrochements, bordée à l'intérieur d'un quai vertical et surmontée d'un mur d'abri. Une deuxième jetée en enrochements, située au Nord de la première, s'étend en arc de cercle de l'Ouest à l'Est. Elle est entièrement construite en enrochements. Des bornes d'amarrage sont disposées sur la jetée en maçonnerie et sur le rivage.

Au fond du port existe un petit débarcadère en bois; entre ce débarcadère et l'enracinement de la jetée en maçonnerie, la plage sert de cale de radoub et d'échouage.

Ce port est entièrement ouvert aux lames venant du N. N. E. et du N. E.

L'entrée du port est indiquée par un feu de port rouge situé à l'extrémité de la jetée en maçonnerie.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES ET COMMERCIAUX.

Les navires qui fréquentent le port de Macinaggio y apportent des marchandises diverses pour les communes de Tomino et de Rogliano, et en tirent des raisins, du vin, du bois de chauffage, des cédrats et du minerai d'antimoine.

Le tableau ci-après donne le mouvement maritime commercial de Macinaggio pour les dix dernières années :

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES entrés et sortis.	IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.		TOTAUX.	
		TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.
		tonnes.	francs.	tonnes.	francs.	tonnes.	francs.
1875.....	63	1,792	219,626	310	72,550	2,102	292,176
1876.....	113	686	210,341	845	410,237	1,531	620,578
1877.....	149	546	157,735	565	214,751	1,111	372,486
1878.....	167	915	251,746	887	556,826	1,802	808,572
1879.....	148	950	301,745	850	526,721	1,800	828,466
1880.....	125	1,017	243,835	1,149	378,849	2,166	622,684
1881.....	163	1,038	296,254	2,258	614,623	3,296	910,877
1882	131	872	220,932	1,436	793,179	2,308	1,014,111
1883.....	185	972	298,882	1,425	752,199	2,397	1,051,081
1884.....	240	944	279,351	929	560,813	1,873	840,164

Le mouvement de la pêche côtière est représenté par le tableau ci-après, pour les dix dernières années :

Digitized by Google

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES.	TONNAGE.	ÉQUIPAGE.	POIDS du POISSON.	VALEUR du POISSON.
		tonneaux.	hommes.	kilogr.	francs.
1875	10	8	31	4,500	2,595
1876	37	57	153	24,000	15,421
1877	15	25	63	2,500	12,148
1878	11	9	43	6,000	3,240
1879	13	10	52	5,000	4,000
1880	11	8	43	3,900	3,800
1881	12	9	47	4,400	3,520
1882	7	6	26	3,115	1,886
1883	10	16	40	3,200	1,640
1884	27	38	108	4,470	2,681

Le port de Macinaggio est relié à l'intérieur de la Corse par la route nationale n° 198.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées ..... 0m,75.

Chenal entre les jetées.
- Largeur à l'entrée ..... 25 mètres.
- Longueur ..... 70 mètres.
- Profondeur d'eau ..... 2m,55.

Superficie affectée au séjour des navires ..... 25 ares.

Longueur totale des quais ..... 315 mètres.

Superficie totale des terre-pleins des quais ..... 28 ares.

Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888 ..... 124,687f 57.

BIBLIOGRAPHIE.

Marmocchi. — Géographie de la Corse.
Giacobbi. — Histoire de la Corse.

Digitized by Google

Digitized by Google

MARINE DE LURI.

NOTICE PAR M. GUIOTTON,

INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET DESCRIPTION DU PORT.

La marine de Luri se trouve à l'entrée de la vallée de ce nom, par 7° 8′ 15″ de longitude Est et 42° 53′ 15″ de latitude Nord. Elle est traversée par la route nationale n° 198 et reliée au village de Luri par une route départementale.

Une jetée coudée de 130 mètres de longueur y forme un petit port entièrement ouvert aux lames soulevées par le vent du S. E. et où deux navires au plus, d'une centaine de tonneaux, peuvent mouiller. Cet ouvrage, construit en 1884-1886, a coûté 36,174 fr. 04.

Devant Luri règnent des courants littoraux qui portent au Nord. Les vents dominants sont ceux du N. E., du S. E. et du S. O.

Les plus fortes marées sont de $0^m,75$.

Le commerce de Luri est peu important. Il consiste principalement dans l'exportation de bois de chauffage et de minerais d'antimoine.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE PORTICCIOLO.

NOTICE PAR M. WALTER,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES, HYDROGRAPHIQUES ET HISTORIQUES.

Le port de Porticciolo est situé sur la côte orientale du cap Corse par 7° 8′ 27″ de longitude Est et 42° 52′ 13″ de latitude Nord. La côte, aux abords, est très abrupte. Devant Porticciolo les courants sont faibles et portent au Nord.

Les plus fortes marées sont de $0^m,80$. Les vents dominants sont ceux du S. E., du N. E. et du Sud.

On ne trouve aucun fait historique se rattachant à l'existence de Porticciolo.

Ce n'est qu'en 1838 qu'on y a exécuté la jetée, le seul ouvrage d'art qui existe dans ce port et qui a coûté 7,854 francs.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

DESCRIPTION DU PORT.

Porticciolo est formé d'une très petite anse complètement ouverte aux vents compris entre le N. E. et le S. E., et abritée contre les vents du Nord et du N. N. E. par une jetée en maçonnerie de 44 mètres de longueur, surmontée d'un quai et d'un mur d'abri.

Cet ouvrage n'a donné que des résultats très faibles sous le rapport de la sécurité du port. De plus, il détermine un ensablement qui, bien que lent, n'a jamais cessé de se produire depuis son établissement. Il existe en effet sur la côte des courants dirigés du Sud au Nord et qui, avant les travaux, dépassaient l'anse sans s'y arrêter, mais qui, depuis la construction de la jetée, se trouvent arrêtés et déposent des sables.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES ET COMMERCIAUX.

Porticciolo sert de port à la commune de Cognano et est relié à l'intérieur de la Corse par la route nationale n° 198.

Ce port a eu pendant longtemps quelque importance comme chantier de construction.

Il existe au fond de l'anse une petite plage où l'on construisait presque tous les ans deux navires de petit tonnage, mais généralement bien établis et très solides à cause de leurs membrures faites en bois d'olivier. Depuis le grand développement qu'a pris la navigation à vapeur, au détriment de la navigation à voiles, Porticciolo est entièrement tombé comme chantier de construction. Quant à son commerce, il est très faible, ainsi que le montre le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES entrés et sortis.	IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.		TOTAUX.	
		TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.
		tonnes.	francs.	tonnes.	francs.	tonnes.	francs.
1875.....	64	572	43,397	340	159,196	912	202,593
1876.....	122	222	45,057	659	115,334	881	160,391
1877.....	109	81	30,878	227	132,469	308	163,347
1878.....	158	110	57,528	265	170,607	375	228,135
1879.....	123	105	55,529	283	183,300	388	238,829
1880.....	119	230	37,400	1,567	177,434	1,797	214,834
1881.....	121	229	35,700	1,257	122,080	1,486	157,780
1882.....	24	168	34,835	520	173,630	688	208,465
1883.....	158	175	48,616	510	146,970	685	195,586
1884.....	4	5	4,541	105	56,931	110	61,472

Le tableau ci-après donne le mouvement de la pêche côtière.

Digitized by Google

PÊCHE CÔTIÈRE.

ANNÉES.	NOMBRE de NAVIRES.	TONNAGE.	ÉQUIPAGE.	POIDS du POISSON.	VALEUR du POISSON.
		tonneaux.	hommes.	kilogr.	francs.
1875	"	"	"	"	"
1876	"	"	"	"	"
1877	"	"	"	"	"
1878	"	"	"	"	"
1879	"	"	"	"	"
1880	"	"	"	"	"
1881	"	"	"	"	"
1882	"	"	"	"	"
1883	2	2	8	200	40
1884	3	3	15	250	200

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées..... 0m,80.

Passe d'entrée entre la côte et le musoir d'entrée. { Largeur..... 70 mètres. Profondeur d'eau..... de 0 à 5 mètres.

Superficie affectée au séjour des navires..... 10 ares.

Longueur totale des quais..... 35 mètres.

Superficie totale des terre-pleins des quais..... 1 are.

Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888..... 11,823f 06.

Digitized by Google

MARINE D'ERBALUNGA.

NOTICE PAR M. GUIOTTON,

INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET DESCRIPTION DU PORT.

Erbalunga, un des hameaux de la commune de Brando, est bâti sur un promontoire que la mer baigne au N.E. et au S.E. Il est situé par 7° 8′ 20″ de longitude Est et 42° 46′ 23″ de latitude Nord. La route nationale n° 198 le met en communication avec Bastia et les villages du cap Corse.

Une petite anse située vers le Nord lui sert de port; elle est l'asile de quelques barques de pêcheurs qu'on est obligé de tirer à terre dès que soufflent les vents du N. E., de l'Est ou du S. E.

Les courants sont faibles et dirigés du Sud au Nord.

Les plus fortes marées atteignent $0^{m},75$.

Les vents dominants sont ceux du N. E., du S. E. et du S. O.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE BASTIA.

NOTICE PAR M. WALTER,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE.

Bastia, selon quelques-uns, ne serait autre que la ville de Mantinum dont parle Ptolémée. Mais la plupart des historiens s'accordent à dire qu'elle a été fondée à la fin du XIVe siècle.

En 1383, Leonello Lomellino, gouverneur génois, expulsé de l'intérieur de l'île par Arrigo della Rocca, chef des Corses, alla se réfugier avec les débris de ses troupes en un point de la côte orientale qui s'avançait dans la mer en formant deux anses : l'une au Nord appelée Portocardo, l'autre au Sud appelée Portovecchio. Au fond de la première existaient quelques pauvres maisons et des magasins qui formaient la marine de Cardo et étaient une dépendance de ce petit village.

Ce fut sur ce promontoire que, peu de temps après, les Génois bâtirent une forteresse (*Bastione*) qui donna son nom à la ville de Bastia.

Autour de Portocardo et de cette forteresse, des maisons ne tardèrent pas à s'élever et les deux localités prirent vite l'aspect de deux communes qui furent appelées : la plus ancienne, Terra-Vecchia, et la plus moderne, Terra-Nuova. Ces noms ont été conservés et désignent actuellement les deux cantons que comprend la ville de Bastia.

Pendant quelque temps l'anse de Portovecchio servit de port à la ville naissante, mais plus tard le commerce s'étant concentré,

Digitized by Google

selon toute vraisemblance, dans les quartiers environnant Portocardo, le gouvernement de Gênes fit construire une jetée à l'entrée de cette anse qui devint ainsi le port de Bastia. Cette jetée ou môle fut établie en 1671 aux frais des communes soumises alors à Gênes.

Pendant l'occupation génoise, Bastia a toujours été le siège du gouvernement de Gênes dans l'île. Elle a subi, durant cette période, plusieurs attaques de la part des insulaires qui ne pouvaient se résigner à voir cette ville aux mains des Génois, contre lesquels ils luttaient pour leur indépendance. Mais le fait de guerre le plus important est le siège qu'elle eut à soutenir, en 1745, contre des troupes piémontaises et une escadre anglaise venues au secours des Corses. Après un bombardement de plusieurs jours qui détruisit une partie du bastion Nord de la citadelle et quelques maisons voisines, le gouverneur génois évacua la place pour aller se réfugier à Calvi.

Quelques mois après, Bastia tombait de nouveau aux mains des Génois, qui l'occupèrent jusqu'en 1769, époque où la Corse fut annexée à la France.

De 1769 jusqu'en 1793, cette ville fut occupée par des troupes françaises. Mais en 1794, après l'évacuation de Toulon par les Anglais, ceux-ci vinrent mettre le siège devant Bastia. Le siège dura plusieurs jours et la ville dut se rendre. Elle resta aux mains des Anglais jusqu'en 1797, époque où ils furent chassés définitivement de l'île.

En 1835, le port de Bastia ne possédait encore qu'un seul ouvrage, le môle construit en 1671 par les Génois. Ce ne fut qu'en 1836 que l'on construisit, au fond de l'anse, un petit débarcadère qui coûta 4,000 francs, et en 1838-1839, on fit des réparations à l'extrémité du môle, dont la dépense s'éleva à 34,795 fr. 80.

En 1841, un projet général de quais intérieurs fut soumis à l'Administration et approuvé par elle. Toutefois, pour calmer les inquiétudes des marins qui craignaient les effets du ressac, il ne fut exécuté que partiellement; on en ajourna l'achèvement à

Digitized by Google

l'époque où l'exécution des travaux extérieurs de défense assurerait plus de calme. On ne construisit donc qu'une portion du quai Nord, appelé quai de la Santé, et on le relia à la traverse de Bastia au moyen d'une rampe d'accès. Ce travail, effectué de 1844 à 1846, coûta 49,968 francs.

Plus tard ce quai fort exigu devint insuffisant, à cause du développement du commerce de Bastia et de la création des forges de Toga, d'autant plus que cet ouvrage manquait de profondeur et ne présentait de place que pour un seul navire. A la suite d'une pétition d'armateurs et de marins demandant le prolongement du quai de la Santé, les ingénieurs en présentèrent le projet, qui fut approuvé le 29 décembre 1855. Cette portion de quai, établie dans des profondeurs d'eau variant de 3 à 4 mètres, fut exécutée de 1857 à 1859 et coûta 39,229 fr. 87.

La loi du 14 juillet 1845 venait d'accorder une somme de 3 millions pour la création d'un port vaste et sûr dans l'anse Saint-Nicolas. Mais avant d'entreprendre les travaux, on avait reconnu la nécessité de créer, au préalable, un port de refuge où pourrait s'abriter, pendant l'hiver, le matériel flottant que devait exiger l'exécution de ce nouveau port. On choisit le Vieux-Port que l'on s'occupa, dès lors, d'améliorer, car les vents qui venaient des régions de l'Est et de l'E. N. E. y produisaient souvent des tempêtes. Les ingénieurs proposèrent le prolongement du môle génois, en mettant ce prolongement dans la direction du S. E. Par décision du 6 avril 1852, l'Administration avait approuvé le projet; les travaux étaient déjà commencés lorsque se manifestèrent des inquiétudes au sujet de la sécurité de la passe et du facile accès du port. Une conférence eut lieu entre la marine et les ponts et chaussées, à la suite de laquelle le Ministre prescrivit de limiter le prolongement à 60 mètres et d'étudier le projet d'une seconde jetée enracinée à la pointe de la Citadelle, dite pointe du Dragon.

Après un examen approfondi des lieux, on proposa une jetée de 150 mètres dite du Dragon, dirigée du Sud au Nord et destinée à

Digitized by Google

empêcher les vagues soulevées par les vents d'Est et d'E. S. E. d'entrer dans le port.

Cette jetée, outre la sécurité qu'elle devait donner au port, devait aussi en augmenter l'étendue. L'Administration approuva ce projet qui fut exécuté de 1857 à 1863 et dont la dépense s'éleva à 825,493 fr. 66. Le prolongement du môle génois avait coûté 140,073 fr. 54.

Plus tard, après l'exécution de cette jetée, bien que celle-ci eût produit tout le calme désiré, on s'aperçut cependant que le rocher dit *le Lion* gênait considérablement le mouvement des navires. Ce rocher, en effet, se trouvait dans l'avant-port et en face de la passe, de manière que les navires, pour l'éviter, étaient obligés de tourner brusquement et d'enfiler le port, manœuvre très difficile par les vents d'Est.

A la suite d'une réclamation de la chambre de commerce, on présenta un projet ayant pour objet l'extraction de ce rocher. Le dérasement a été effectué de 1857 à 1862 jusqu'à des profondeurs variant de 3 à 7 mètres, de manière à atteindre le plafond du port. La dépense s'est élevée à 111,884 fr. 16.

L'ancien môle génois prolongé était couronné d'un massif en maçonnerie plutôt encombrant qu'utile. En 1859, les ingénieurs proposèrent de démolir ce couronnement et de le remplacer par un quai de 5^{m},80, garni de bornes d'amarrage et d'organeaux, et protégé par un mur d'abri; ce quai devait faire suite à celui de la Santé. Cette modification fut réalisée de 1863 à 1864 et coûta 96,123 fr. 90.

A l'extrémité du môle génois existait un vieux fanal servant à la fois de feu d'atterrage et de feu de port. Sa tour, en mauvaise maçonnerie, n'était plus d'aplomb et occupait un espace qui, par suite de la transformation du massif du vieux môle en quai, devenait utile au commerce. De plus, ce fanal ne se trouvait plus à l'extrémité de la jetée et sa position était devenue anormale.

Le 22 décembre 1859, on présenta un projet de démolition de

Digitized by Google

cet ouvrage et de construction d'un autre phare du 4e ordre, dans la citadelle de Bastia.

L'emplacement de la nouvelle tour avait été choisi dans un terrain assez élevé pour permettre aux bâtiments venant de Sardaigne d'apercevoir le feu avant de doubler la pointe d'Arco, formée par la plaine basse et sablonneuse qui s'étend au Sud de Bastia et qui présente de sérieux dangers.

Des conférences avec les services militaires et des enquêtes nautiques furent prescrites par le Ministre qui, le 15 décembre 1862, approuva la construction de ce fanal. Les travaux, exécutés en 1863-1864, ont coûté 13,720 fr. 49. Le feu a été allumé le 15 octobre 1864.

L'accroissement du commerce de Bastia exigea plus tard une augmentation de superficie pour les quais, car celui de la Santé était presque toujours encombré par le charbon et le minerai destinés à l'usine de Toga. On fut alors amené à projeter le quai Sud qui fut achevé en 1867 et qui coûta 70,330 fr. 02.

Afin de favoriser la manœuvre des navires et l'accès de la jetée du Dragon, on construisit, en 1867, un chemin de ceinture côtoyant les rochers de la Citadelle. On dépensa pour ce travail 25,907 fr. 03.

Le montant des travaux neufs faits par l'administration des ponts et chaussées au vieux port de Bastia (non compris les dépenses peu considérables, du reste, faites par les Génois) s'élevait, au 31 décembre 1884, à 1,411,526 fr. 47.

Le port Saint-Nicolas a été décidé en principe en 1845, ainsi que nous l'avons dit plus haut; mais la construction n'en a été ordonnée que le 3 août 1862, par un décret qui a autorisé, pour ce port, une dépense de 4,800,000 francs. L'ouvrage devait se composer d'une jetée de 709 mètres formant deux alignements perpendiculaires l'un à l'autre et raccordés par un pan coupé; ces travaux, adjugés le 29 août 1863, ont été commencés en 1864.

En 1865, le conseil général de la Corse adressa au Gouverne-

Digitized by Google

ment une pétition signée des habitants de Bastia, dans laquelle on demandait à reporter à 60 mètres plus au large le troisième alignement de la jetée, afin de rendre le port accessible aux bâtiments de la marine militaire. Cet agrandissement du nouveau port a été approuvé par décision ministérielle du 21 juin 1866 et sanctionné par le décret du 1er juin 1867 qui porta le montant des travaux autorisés à 6,220,000 francs.

Le projet approuvé par ce décret se composait : 1° d'une jetée destinée à conquérir sur la mer l'emplacement nécessaire pour l'installation des chantiers de construction des blocs artificiels; 2° d'un premier alignement de jetée partant du rivage, de même longueur que celui primitivement approuvé; 3° d'un pan coupé de 204 mètres de longueur; 4° d'un troisième alignement ayant une direction sensiblement parallèle au rivage et une longueur de 466 mètres.

Le troisième alignement seul devait présenter un quai de 10 mètres de largeur et la jetée du port devait porter sur toute sa longueur un mur d'abri de 8 mètres de hauteur au-dessus du niveau des basses mers.

L'Administration ayant prescrit de réserver la construction du mur d'abri et des derniers 100 mètres de jetée, afin de pouvoir modifier au besoin les ouvrages projetés pour la passe dans le cas où l'expérience en ferait connaître plus tard l'utilité, il fut présenté un projet, approuvé le 1er avril 1868, correspondant à une jetée du large de 366 mètres à la ligne d'eau et à une dépense de 4,895,000 francs.

L'exiguïté du Vieux-Port et les besoins toujours croissants du commerce de Bastia déterminèrent les ingénieurs à présenter, en 1873, un avant-projet de quais à établir au fond du nouveau port, afin d'utiliser les travaux déjà exécutés. La rédaction d'un projet définitif fut ordonnée par l'Administration supérieure qui l'approuva le 30 septembre 1874. Le projet approuvé comprenait la construction d'un quai de 100 mètres de longueur sur la rive,

Digitized by Google

près de l'origine de la jetée. Ces travaux, terminés en 1877, ont coûté 102,000 francs.

En 1875, la jetée Saint-Nicolas avait déjà atteint 660 mètres de longueur, correspondant à une dépense de 3,356,536 fr. 13, lorsque l'entrepreneur fut déclaré en faillite. On dressa aussitôt un projet pour les travaux restant à faire, en apportant, toutefois, certaines modifications à celui qui avait été approuvé en 1868. Ainsi l'on proposait de supprimer le quai de 10 mètres de largeur qui devait être construit le long du troisième alignement de la jetée, tout en laissant à celui-ci la longueur approuvée de 366 mètres, et d'en construire un autre de 25 mètres de large le long du pan coupé. On s'appuyait, pour proposer ces modifications, sur la difficulté qu'auraient éprouvée les navires pour opérer le long d'un quai exposé à des vents de terre très violents, appelés *Libeccio* dans le pays, et venant frapper en plein le troisième alignement. Des quais construits, au contraire, à l'origine de la jetée, ne présenteraient pas cet inconvénient et se trouveraient, en outre, moins éloignés du centre de la ville. Il est vrai qu'on n'en proposait pas pour le premier alignement qui, sous ce double rapport, se trouve dans des conditions même plus favorables, mais c'était dans la crainte de créer le ressac. Au reste, le quai a été construit sur cet alignement aussitôt que la jetée a été jugée assez longue pour n'avoir plus à craindre d'agitation au fond du port. Ces considérations prévalurent, et le projet, qui s'élevait à 1,281,365 francs, fut approuvé par décision ministérielle du 11 janvier 1877. Les travaux furent adjugés le 24 février 1877 et commencés dans la même année.

Le 22 avril 1882, l'entreprise, qui était sur le point d'être terminée, fut résiliée. Le troisième alignement de la jetée avait alors atteint 366 mètres à la ligne d'eau, c'est-à-dire la longueur approuvée, mais son massif de blocs n'avait pas encore les dimensions prescrites et le dallage des quais n'était pas achevé. Les dépenses faites s'élevaient, pour cette entreprise, à 1,008,830 fr. 49.

Digitized by Google

Cependant, le commerce demandait qu'on lui livrât les quais de la jetée, et comme dans l'état où ils se trouvaient l'accès en était impossible, on dressa un projet pour le dallage qui fut terminé en 1883 et coûta 21,621 fr. 48. Quant aux rechargements à effectuer dans les parties inachevées, on les comprit dans le projet des travaux d'achèvement et de prolongement de la jetée qui ont été adjugés le 24 février 1885 et qui sont en cours d'exécution. Ce projet, approuvé le 14 février 1884, comprend, outre le rechargement de la jetée déjà exécutée, un prolongement de 100 mètres de longueur, lequel doit s'infléchir vers le large, de manière à former avec le troisième alignement un angle de 7 degrés. La dépense autorisée est de 1,240,000 francs.

Les dépenses faites pour le nouveau port de Bastia, antérieurement au 31 décembre 1884, s'élèvent à 4,428,432 fr. 38, y compris fourniture et déplacement de bouées ainsi que blocs artificiels s'élevant ensemble à 41,444 fr. 28.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de Bastia est situé sur la côte orientale de la Corse par 7° 7′ de longitude Est et 42° 41′ 36″ de latitude Nord.

Les deux bassins dont il est formé et qui ont chacun leur passe sont accessibles par tous les temps, hormis quelquefois avec le vent de S. O. (*Libeccio*), qui souffle de terre. Mais les bâtiments qui manquent l'entrée trouvent dans l'anse de Porto-Vecchio, située au Sud et à peu de distance du port, un bon mouillage où ils n'ont rien à craindre de ce vent.

Courants. — Les courants sont faibles devant Bastia; ils suivent la côte en se dirigeant du Sud au Nord.

Marées. — Au port de Bastia les marées sont peu sensibles et les plus fortes ne dépassent jamais $0^m,80$.

Vents. — Dans le tableau suivant sont résumées les observations faites pendant dix années au port de Bastia, de 1875 à 1884 :

SAISONS.	JOURS DE VENT.																	JOURS DE CALME.
	N.	N. N. E.	N. E.	E. N. E.	E.	E. S. E.	S. E.	S. S. E.	S.	S. S. O.	S. O.	O. S. O.	O.	O. N. O.	N. O.	N. N. O.		
PRINTEMPS. Du 1er avril au 1er juillet...	12	24	163	26	63	22	225	42	108	5	29	13	27	26	53	9		81
ÉTÉ. Du 1er juillet au 1er octobre.	24	19	171	16	33	37	240	26	86	7	41	17	37	17	39	9		71
AUTOMNE. Du 1er octobre au 1er janvier.	45	27	164	29	45	21	160	32	110	21	58	27	38	21	44	5		85
HIVER. Du 1er janvier au 1er avril..	16	35	218	33	45	15	132	23	124	12	24	17	34	16	60	13		86
TOTAUX pour dix années..	97	105	716	104	186	95	757	123	428	45	152	74	136	80	196	36		323
MOYENNES pour une année.	10	10	72	10	19	9	76	12	43	4	15	7	14	8	20	4		32

Digitized by Google

On voit que les vents dominants sont ceux du S. E., du N. E. et du Sud.

Les plus violents sont ceux du S. O., du S. S. O., du N. E. et de l'E. N. E.

Pluie. — Le tableau suivant donne la quantité d'eau tombée à Bastia de 1875 à 1884.

ANNÉES.	TRIMESTRES.				TOTAUX.
	1er.	2e.	3e.	4e.	
	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
1875	186.50	123.50	53.00	271,75	634.75
1876	369.25	201.50	85.75	187.75	844.25
1877	167.75	111.50	32.50	200.25	512.00
1878	131.00	89.50	88.75	325.50	634.75
1879	244.25	163.50	115.50	170.50	693.75
1880	138.50	86.75	55.00	60.75	341.00
1881	85.50	130.20	40.00	156.30	412.00
1882	113.30	58.00	216.00	195.00	582.30
1883	253.00	183.00	41.00	118.00	595.00
1884	167.00	226.00	200.00	172.00	765.00
Quantité d'eau tombée de 1875 à 1884					6,014.80

La moyenne pour une année est de 601 millimètres.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Bastia comprend deux bassins dits : l'un *Vieux-Port* et l'autre *port Saint-Nicolas*. Le second bassin, qu'on appelle aussi *Nouveau-Port*, est situé au Nord et à une faible distance du premier.

1° *Vieux-Port.* — Il est formé par une crique ouverte à l'Est et protégée par deux jetées : celle du Nord et celle du Dragon.

La jetée du Nord, formée en grande partie par l'ancien môle Génois, a une longueur de 205 mètres et une largeur de 16 mètres à la ligne d'eau. Elle présente, dans la partie correspondant à l'ancien môle, un quai vertical en maçonnerie de 85 mètres de longueur et de $5^{m},80$ de largeur. Ce quai est protégé du côté du large par un mur d'abri qui s'étend jusqu'à l'extrémité de la jetée où il forme musoir. Le couronnement du quai et celui du mur d'abri sont situés : l'un à $1^{m},30$ et l'autre à $6^{m},10$ au-dessus du niveau des basses mers.

L'ancien môle Génois est formé d'un massif de béton et maçonnerie reposant directement sur le fond et protégé du côté du large par des enrochements naturels destinés à briser la lame. Le prolongement qui, comme il a été dit dans le chapitre 1er, est de construction récente, se compose d'un massif de blocs naturels recouverts de blocs artificiels du côté de la haute mer. Des canons d'amarrage et des organeaux existent le long du quai; le prolongement ne présente que des canons d'amarrage.

La jetée du Dragon a 150 mètres de longueur; elle est construite en enrochements naturels et blocs artificiels. Dépourvue de quai vertical, elle présente une risberme dallée de $2^{m},60$ de large,

Digitized by Google

située à $1^m,30$ au-dessus du niveau des basses mers, munie de bornes d'amarrage et d'organeaux, et protégée par un mur d'abri de $6^m,75$ de hauteur au-dessus de ce même niveau. La largeur à fleur d'eau de la passe entre les musoirs des deux jetées est de $81^m,50$.

La superficie totale du port, comprise entre les rives, les jetées et la passe, est de $5^h,5321$, qu'on peut diviser de la manière suivante :

Arrière-port	$3^h,1704$
Avant-port	2,3617
TOTAL	$5^h,5321$

Les bâtiments ne peuvent mouiller dans l'avant-port que pendant l'été.

Les jetées abritent l'arrière-port des tempêtes de l'Est et du S. E., mais les vents de N. E. et d'E. N. E. y produisent une agitation telle que les navires cassent quelquefois leurs amarres.

Le Vieux-Port présente, dans sa partie Nord, un quai dit *quai de la Santé*, qui a une longueur de $110^m,50$, dont 60 seulement sont accostables, le reste étant établi par des fonds inférieurs à 2 mètres. La superficie totale de ce quai est de 1,113 mètres carrés et sa largeur moyenne de 12 mètres. Il est dallé et construit en maçonnerie avec fondations en béton.

Dans la partie opposée se trouve également un quai, dit *quai Sud*, ayant une superficie de 1,560 mètres carrés et une largeur moyenne de 12 mètres. Il est construit de la même manière que le précédent et est muni de bornes d'amarrage, d'organeaux et d'escaliers.

Un chemin de ceinture en enrochements, recouvert d'un perré en maçonnerie du côté de la mer et d'un dallage à sa partie supérieure, longe les rochers de la citadelle et réunit le quai Sud à la jetée du Dragon, qui devient ainsi accessible par terre. Ce chemin a 4 mètres de largeur et est muni de bornes d'amarrage.

Digitized by Google

Entre les quais dont nous venons de parler et au fond du port, il existe une petite plage servant de cale pour la construction et la réparation des bâtiments. Elle présente en son milieu un petit débarcadère de 22 mètres de longueur et de $4^m,80$ de largeur en couronne, servant généralement au chargement et au déchargement des chalands. L'extrémité de cet ouvrage est pourvue de canons d'amarrage.

L'arrière-port n'est accessible qu'aux navires qui ne tirent pas plus de $3^m,60$ d'eau.

L'angle du port formé par le quai de la Santé et l'enracinement de la jetée Nord est actuellement le seul point où les bâtiments de 4 mètres de tirant d'eau puissent se mettre à quai. En se serrant, l'arrière à quai, dix bâtiments peuvent au plus y faire leurs opérations.

Le Vieux-Port est commodément placé pour les opérations de commerce, mais il présente les inconvénients suivants :

1° Il est peu étendu;

2° Une portion de l'arrière-port est formée par des rochers sur lesquels il n'y a qu'une faible hauteur d'eau;

3° L'obliquité de la passe rend son entrée difficile aux bâtiments de grandes dimensions;

4° Il n'est pas à l'abri des tempêtes de N. E. et d'E. N. E.

Ces inconvénients seraient difficiles et coûteux à corriger en raison de la situation naturelle des lieux et de la position mutuelle des deux jetées. Aussi l'Administration a décidé qu'il n'y serait plus fait que des améliorations de détail.

Il existe dans l'avant-port une bouée d'appareillage en tôle avec ancres et chaînes en fer.

Pendant la nuit, le port de Bastia est signalé aux navigateurs par un phare du 4e ordre situé sur la pointe de la Citadelle, près de l'enracinement de la jetée du Dragon. Ce feu, installé sur une tourelle cylindrique en maçonnerie, a son plan

Digitized by Google

focal à 25 mètres de hauteur au-dessus du niveau des hautes mers. Sa portée lumineuse est de 14 milles,7.

Deux feux de port avec cabanes en tôle sont établis : l'un, vert, sur le musoir de la jetée Nord, et l'autre, rouge, sur celui de la jetée du Dragon. Les quais sont éclairés pendant la nuit au moyen de réverbères à gaz placés et entretenus aux frais de la ville.

2° *Port Saint-Nicolas.* — Ce port est formé par une jetée enracinée à la pointe Nord de l'anse Saint-Nicolas. Après s'être avancée dans la mer perpendiculairement à la côte, cette jetée s'infléchit vers le Sud et parallèlement à la rive, de manière à couvrir une grande partie de l'anse.

Cet ouvrage présente trois alignements droits ayant : le premier, 180 mètres de longueur ; le deuxième, 204 mètres, et le troisième, 366 mètres. Le deuxième sert à raccorder celui qui part du rivage avec l'alignement du large.

Le massif de la jetée est formé d'un noyau en enrochements naturels recouverts, du côté du large, par des blocs artificiels de 10 mètres cubes échoués en talus jusqu'à 7 mètres de profondeur en contre-bas du niveau des basses mers. Il est couronné d'un mur d'abri arasé, pour le premier et le deuxième alignement, à $7^{m},70$, et pour le troisième, à $5^{m},70$ au-dessus de ce même niveau.

Des quais, avec mur vertical de 6 mètres de profondeur au-dessous du plan des basses mers, ont été construits sur les deux premiers alignements de la jetée. Le quai du premier alignement a 30 mètres de large et celui du deuxième 25 mètres ; ils sont tous les deux dallés et leur couronnement se trouve à $1^{m},55$ en contre-haut du niveau des basses mers. Les murs de quai sont construits en blocs artificiels rangés par assises réglées et reposant sur une risberme formée dans le massif d'enrochements et située à 6 mètres de profondeur. Cette risberme forme une saillie de 2 mètres sur le parement du mur et se termine en talus jusqu'au pied de la jetée. La faible saillie de cette risberme permet à des navires ayant même

Digitized by Google

plus de 6 mètres de tirant d'eau de faire leurs opérations le long de ces quais, sur lesquels sont établis des canons d'amarrage, des organeaux et des escaliers.

Le troisième alignement présente une simple plate-forme en enrochements de 5 mètres de largeur, munie de canons d'amarrage sur la majeure partie de sa longueur.

Le nouveau port contient, en outre, un quai établi sur la rive, de 80 mètres de longueur et de 20 mètres de largeur et présentant des fonds variant de $3^{m},50$ à 5 mètres. Ce quai, qui joint celui du premier alignement de la jetée auquel il fait suite, communique avec la route nationale n° 198 au moyen de deux rampes d'accès, dont l'une est dirigée vers le centre de la ville et l'autre vers le cap Corse; il est muni d'organeaux, de canons d'amarrage et d'un escalier.

La superficie du port se divise en deux parties : l'arrière-port et l'avant-port.

L'arrière-port est compris entre la jetée, le quai de rive, la côte et une ligne droite rasant l'extrémité de la jetée et dirigée du S. E. au N. O.

L'avant-port est compris entre cette ligne, la côte et une autre droite partant de l'extrémité de la jetée et aboutissant à l'angle saillant que forme la route nationale n° 193, au droit de la batterie Saint-Érasme. La superficie de l'avant-port est de 8 hectares et celle de l'arrière-port est de $9^{h},84$ subdivisée comme il suit :

DÉSIGNATION DES PARTIES.	SURFACES D'EAU.
	hectares.
De 0 à 3 mètres de profondeur	0.20
De 3 à 6 mètres	1.68
De 6 à 10 mètres	2.68
De 10 à 15 mètres	3.25
De 15 mètres de profondeur à la jetée du large établie par un fond moyen de 20 mètres	2.03
SUPERFICIE TOTALE de l'arrière-port	9.84

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

La largeur totale de la passe à la ligne d'eau entre l'extrémité de la jetée et les rochers situés au pied de l'angle de la route nationale n° 193, au droit de la batterie Saint-Érasme, est de 300 mètres avec des fonds variant de 0 à 20 mètres. Elle est de 200 mètres entre l'extrémité de la jetée et le point correspondant à la profondeur de 8 mètres.

L'arrière-port est complètement à l'abri de la grosse mer et l'avant-port n'est ouvert qu'aux lames produites par le vent de S. E., mais l'un et l'autre sont exposés à des coups de vent de terre (S. O.) très violents. C'est pour préserver les bâtiments au mouillage des effets de ces coups de vent qu'on a placé dans le port trois solides bouées d'amarrage. Une quatrième bouée, située au large entre la jetée du nouveau port et celle du Dragon (Vieux-Port), sert aux navires pour appareiller.

Pendant la nuit, la passe est indiquée par un feu de port rouge établi à l'extrémité de la jetée, et les quais sont éclairés par des réverbères à gaz posés et entretenus aux frais de la ville.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION ET TRAVAUX PROJETÉS.

Nous avons dit au chapitre Ier que le 24 février 1885 a eu lieu une adjudication pour l'achèvement et le prolongement de la partie de jetée déjà exécutée au port Saint-Nicolas. L'achèvement, qui comprend le rechargement d'une partie des talus de la jetée déjà exécutée, doit être exécuté d'abord, et le prolongement, qui doit avoir 100 mètres de longueur et faire avec le troisième alignement de la jetée un angle de 7 degrés vers l'Est, sera construit ensuite.

Ce prolongement aura pour effet d'augmenter de 4 hectares la surface d'eau du nouveau port; on atteindra ainsi une surface totale de 21h,84. Il sera établi par des fonds variant de 22 à 25 mètres et aura le même profil que le troisième alignement. La jetée terminée, le feu de port sera reporté sur le musoir.

Les travaux ont été commencés en septembre 1885 et leur durée dépendra nécessairement des crédits qui seront alloués annuellement; cependant il y a lieu de croire qu'ils seront terminés avant cinq ans.

La loi du 28 juillet 1879, en classant les travaux à exécuter dans les ports maritimes, a prescrit la construction de deux môles divisant le port Saint-Nicolas en deux bassins, afin d'abriter, aussi complètement que possible, ce port contre la houle de S. E.

Un avant-projet a été dressé en ce sens et examiné dans des conférences mixtes. Mais une décision du 18 octobre 1880 a décidé qu'il y avait lieu, avant de statuer définitivement, de soumettre cet avant-projet à une commission nautique, laquelle fut instituée par cette même décision. Après examen du rapport de cette commission, en date du 16 mars 1881, une autre décision ministérielle, du 20 août suivant, a invité les ingénieurs à dresser un

Digitized by Google

nouveau projet comprenant : 1° le prolongement de la jetée sur une longueur de 230 mètres à partir de l'extrémité de la partie exécutée du troisième alignement, dont la longueur était alors de 366 mètres; 2° la construction d'un épi de 50 mètres de longueur enraciné à la pointe Saint-Érasme; 3° enfin, la construction d'une cale ou plan incliné dans le fond de l'anse Saint-Nicolas, près du ruisseau du Fango.

Le prolongement de la digue sur 230 mètres devait faire avec le dernier alignement de la partie exécutée un angle de 7 degrés ouvert à l'Est, et on avait adopté cette disposition pour donner à l'axe de la passe d'entrée une direction à peu près N. E., suivant laquelle les vents sont faibles.

L'épi Saint-Érasme était destiné à arrêter la propagation de la lame de S. E. qui court le long de la côte et à fixer la passe, qui présenterait une largeur de 200 mètres et des fonds supérieurs à 6 mètres. Le profil du prolongement et celui de l'épi devaient être conformes au dernier type de la jetée du large.

Le plan incliné projeté sur la rive droite du Fango devait former brise-lames et, au besoin, servir au halage à terre des embarcations.

A la suite de nouvelles conférences et d'une enquête d'utilité publique, le Ministre, par décision du 8 mai 1882, a adopté en principe l'avant-projet soumis à l'enquête, sous la condition que le brise-lames serait supprimé.

Le prolongement de jetée de 100 mètres, en cours d'exécution, fait partie des 230 mètres approuvés, de manière qu'une fois ces 100 mètres exécutés il ne restera plus, pour terminer les travaux compris dans cet avant-projet, qu'à effectuer un dernier prolongement de 130 mètres de la digue du large et à construire l'épi Saint-Érasme.

La dépense nécessaire à l'exécution de ces travaux d'achèvement a été évaluée à 1,700,000 francs.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

La ville de Bastia est la plus commerçante de la Corse et doit cet avantage à sa position géographique. Située à peu de distance de Livourne, de Nice et de Marseille, auxquelles elle est reliée par un service régulier de bateaux à vapeur, elle sert de port à toute la région N.-E. de l'île. Sa population est de 20,765 habitants d'après le recensement de 1886.

Le mouvement maritime et commercial du port est donné par le tableau suivant, pour les dix dernières années.

ANNÉES.	NOMBRE de navires entrés ou sortis.	IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.		TOTAUX.	
		TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.	TONNAGE.	VALEUR.
		tonnes.	francs.	tonnes.	francs.	tonnes.	francs.
1875.....	1,470	27,680	12,962,347	17,140	4,829,281	44,820	17,791,628
1876.....	1,527	29,560	14,751,632	16,062	4,519,957	45,622	19,271,589
1877.....	1,725	34,085	15,804,057	9,005	4,485,785	43,090	20,289,842
1878.....	1,357	35,210	16,927,907	8,494	3,974,377	43,704	20,902,284
1879.....	1,332	36,305	18,890,000	9,049	4,101,500	45,354	22,991,500
1880.....	1,527	39,687	22,696,026	19,833	6,170,973	59,520	28,866,999
1881.....	1,410	38,785	21,777,637	17,540	4,705,031	56,325	26,482,668
1882.....	1,645	53,062	22,907,750	13,150	5,906,147	66,212	28,813,897
1883.....	1,837	59,655	29,079,524	18,000	5,898,403	77,655	34,977,927
1884.....	1,554	37,500	24,913,315	15,270	4,447,233	52,770	29,360,548

La navigation, le trafic, la perception, etc., sont donnés par le tableau suivant, pour les six dernières années.

Digitized by Google

ANNÉES.	FRÉQUENTATION. Nombre de navires entrés.	Nombre de navires sortis.	Tonnage total des navires entrés.	Tonnage total des navires sortis.	TRAFIC (poids des marchandises). Entrées.	Sorties.	RECETTES de la douane.	DROITS perçus au profit de l'État.	DROITS de quai.	PERCEPTIONS faites au profit des chambres de commerce et des villes.
			tonn[s].	tonn[s].	tonnes.	tonnes.	fr. c.		fr. c.	
1879.....	657	620	164,238	150,923	36,305	9,049	411,987 67	Néant.	33,041 86	Néant.
1880.....	759	701	224,356	220,160	39,687	19,883	447,600 80	*Idem.*	32,266 33	*Idem.*
1881.....	738	716	168,772	166,701	38,785	17,540	390,931 01	*Idem.*	33,291 75	*Idem.*
1882.....	833	812	219,696	215,763	53,062	13,150	405,574 19	*Idem.*	41.002 53	*Idem.*
1883.....	811	868	229,926	234,775	59,655	18,000	511,635 36	*Idem.*	53,498 95	*Idem.*
1884.....	558	389	181,501	101.740	37,500	15,270	473,492 00	*Idem.*	34,060 00	*Idem.*

Principaux éléments de trafic. — Entrées : Verres, poteries, métaux, graines, farines, houille, minerais, alcools, tissus, soufre, meubles, peaux, fourrages, sucre raffiné, matériaux à bâtir.

Sorties : Fontes, vins, fruits, bois, poisson, gibier, marbres, pierres dures, eaux minérales.

Indication des pays avec lesquels le port est en relation. — Marseille, Nice, Livourne, Gênes, Cagliari, île d'Elbe, Algérie, Espagne, Angleterre.

Fret des principales marchandises importées. — Farines, charbons, minerais, matériaux de construction, céréales : 12 francs la tonne.

Fret des principales marchandises exportées. — Fontes, châtaignes, acide gallique, vins et cédrats, eau d'Orezza, bois de construction : 8 francs la tonne.

Opérations effectuées pendant les dernières années sur les chantiers de construction ainsi que sur les formes de radoub. — Quelques esquifs et réparation de carénage du remorqueur *Félicie*, vapeur de 15 tonneaux faisant depuis trois ans le service de Bastia à Macinaggio, et d'un chaland.

Le mouvement de la pêche côtière est représenté, pour les dix dernières années, par le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE de navires.	TONNAGE.	ÉQUIPAGE.	POIDS du poisson.	VALEUR du poisson.
		tonneaux.	hommes.	kilogr.	francs.
1875.....	57	93	192	75,000	75,000
1876.....	66	189	198	208,439	218,496
1877.....	62	481	141	184,760	277,140
1878.....	62	100	127	136,000	136,000
1879.....	58	94	132	138,000	138,000
1880.....	63	105	543	152,000	152,000
1881.....	50	86	126	165,000	108,900
1882.....	14	38	47	73,475	58,780
1883.....	27	240	135	40,000	30,800
1884.....	87	118	140	225,040	175,340

Le port est rattaché avec l'intérieur de la Corse par trois voies de communication, qui sont :

Digitized by Google

1° La route nationale n° 198, qui le relie à la côte orientale et au cap Corse;

2° La route nationale n° 193, qui le met en communication directe avec Corte et Ajaccio;

3° La route nationale n° 194, qui le relie directement à Saint-Florent et, au moyen de la route nationale n° 199 qui en est la continuation, à l'Île-Rousse, Calvi et la côte occidentale de l'île.

Le dernier recensement de la circulation, effectué en 1882, donne pour ces routes les résultats suivants :

INDICATION DES ROUTES.		COLLIERS PAR JOUR.	TONNAGE ANNUEL.
			tonnes.
Route nationale	n° 193	417.7	93,000
	n° 194	81.6	15,190
	n° 198	93.6	12,640
	n° 199	56.8	12,020

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

VIEUX-PORT.

Hauteur des plus fortes marées..... 0m,80.

Chenal entre les jetées. { Largeur à l'entrée..... 80 mètres.
Profondeur d'eau..... de 10 à 16 mètres.

Superficie affectée au séjour des navires..... 4 hectares.

Longueur totale des quais..... 250 mètres.

Superficie totale des terre-pleins des quais..... 3,000 mètres carrés.

Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888..... 1,411,526f 47.

PORT SAINT-NICOLAS.

Hauteur des plus fortes marées..... 0m,80.

Passe d'entrée entre la côte et la jetée. { Largeur à l'entrée..... 280 mètres.
Profondeur d'eau..... de 0 à 20 mètres.

Digitized by Google

Superficie affectée au séjour des navires	15 hect. 50.
Longueur totale des quais	360 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais	7,700 mètres carrés.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888	4,738,449f 13.

BIBLIOGRAPHIE.

FILIPPINI. — Storia di Corsica.
GIACOBBI. — Histoire de la Corse.
GALLETTI. — Histoire de la Corse.
MARMOCCHI. — Géographie de l'île de Corse.

Digitized by Google

PORT DE PORTO-VECCHIO.

NOTICE PAR M. ZEVACO,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE.

La petite ville de Porto-Vecchio, peuplée de 1,080 habitants et distante de 1 kilomètre du port, est située sur un contrefort qui domine le fond du golfe.

En 1540, il n'y avait, sur l'emplacement occupé aujourd'hui par la ville, que quelques masures et des bergeries.

A cette époque, un Corse nommé Lazaro, de Bastia, devenu dey d'Alger, entreprit de délivrer la Corse de la domination génoise. Il envoya une flotte qui ravagea toutes les côtes de l'île.

En 1541, le gouverneur de la Corse, Meliaduce Usa da Mare, entreprit, pour garantir le pays des descentes des Barbaresques, de fortifier les côtes. Il construisit la citadelle de Porto-Vecchio; mais le climat de cette localité, meurtrier pour les étrangers, fut cause que beaucoup d'habitants ne tardèrent pas à l'abandonner, malgré les instances des Génois qui parvinrent souvent à les y faire retourner.

En 1546, le gouverneur, Nicolò Imperiale, envoya à Porto-Vecchio de nombreuses familles de Gênes.

En 1553, une flotte ottomane s'empara de la citadelle de cette ville.

Porto-Vecchio retomba sous la domination génoise lorsque les Français et les Turcs quittèrent l'île.

Digitized by Google

En 1564, Sampiero, avec des nationaux, investit cette place commandée par Cola Pappalistro. Les assiégés, au nombre de 140, tinrent tête aux nationaux pendant plus de vingt heures d'un combat acharné; mais ils durent capituler devant le nombre. Sampiero laissa dans la place 100 hommes de garnison commandés par Francesco Maria da Luco.

Dans la même année, le Génois Stefano Doria, avec 600 hommes et de l'artillerie, enleva Porto-Vecchio aux nationaux et fit pendre le commandant da Luco avec ses officiers.

Stefano Doria, devenu gouverneur de la Corse, fit abandonner cette ville. Il rappela les troupes à Bastia et démantela les fortifications. Les habitants se portèrent à Bonifacio ou dans les montagnes environnantes.

En 1589, un Génois, Philippo Passano, obtint du sénat de la République la reconstruction de Porto-Vecchio. Il quitta Gênes avec 108 familles et, après avoir relâché au cap Corse et à Bastia, arriva à Porto-Vecchio et répara la citadelle.

Rien d'important ne s'est passé dans cette localité jusqu'à l'arrivée des Français en 1768.

Le quartier de la marine comprend quatre maisons:

La première sert de logement aux douaniers et a été construite en 1843; la deuxième a été élevée en 1858; et les deux autres, qui servent de dépôt pour les lièges, ont été exécutées en 1859 et 1880.

Les écueils de Chiappino et de Pecorella ont été signalés en 1859, chacun par une tour en maçonnerie ayant 6 mètres de hauteur. La surface de chacune de ces tours présente des bandes horizontales alternativement rouges et noires. Leur construction a coûté 4,967 fr. 02.

Le phare de la Chiappa, établi en 1844, sur la presqu'île de ce nom, au Sud du golfe, éclaire pendant la nuit l'entrée du golfe et surtout la tour de Pecorella, sur laquelle il envoie un faisceau de rayons rouges embrassant un espace angulaire de 14° 16′ d'ampli-

Digitized by Google

tude. La dépense, pour la construction de ce phare, s'est élevée à 55,450 fr. 46.

Sur la pointe de Giovan-Lungo, située à l'entrée et au Nord du golfe de Porto-Vecchio, a été construit en 1879 et 1880 un feu fixe du 5e ordre.

Ce feu envoie également sur l'écueil de Pecorella un faisceau de rayons rouges embrassant un angle de 19° 10'. Il éclaire aussi la bouée de Benedetto, qui est peinte en rouge et qui signale le banc de ce nom. L'établissement de ce feu a nécessité une dépense de 29,176 fr. 50.

En 1855 et 1856, on a construit une route pour mettre en communication le port et la ville de Porto-Vecchio. On a exécuté en même temps un débarcadère de 32 mètres de longueur et d'une largeur minimum de 6 mètres, et de chaque côté de ce débarcadère des murs de quai ayant ensemble 112 mètres de longueur.

La dépense pour l'établissement de la route, du débarcadère et des quais s'est élevée à 15,525 fr. 91.

Il existe au fond du port des marais salants appartenant à des habitants de Porto-Vecchio. Ces marais sont situés au S. E. des murs de quai.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de Porto-Vecchio, dont le débarcadère se trouve par 6° 57′ longitude Est et 41° 35′ 28″ de latitude Nord, est situé sur la côte orientale de l'île, au fond du golfe du même nom. Il est limité au N.E. par les pointes de l'Arena et de Benedetto, dont la première se trouve au Sud et la seconde au Nord.

Ce port est à l'abri des grosses mers par tous les temps. Il est garanti au Sud et à l'Est par la montagne du Cerchio et ses contreforts qui lui servent de jetée naturelle; au Nord et à l'Ouest par la terre ferme. Sa profondeur, mesurée du N.E. au S.O., est de 4 kilomètres, et sa largeur du S.E. au N.O. est de 1,300 mètres.

L'entrée du golfe présente trois passes :

La première, comprise entre la tour de Pecorella et celle de Chiappino, a environ 1,500 mètres de largeur. Elle sert d'entrée à tous les navires venant de l'Est et du Sud.

La deuxième, située entre la tour de Pecorella et la pointe de Saint-Cyprien, a environ 1,200 mètres. Elle sert à tous les navires venant du Nord.

La troisième, d'environ 200 mètres, est placée entre la tour de Chiappino et la pointe de la Chiappa. Elle ne sert qu'aux navires d'un petit tonnage.

Après avoir franchi l'une quelconque de ces trois passes, les navires doivent, pour gagner le mouillage, se diriger à l'Ouest, laisser à tribord la bouée de Benedetto, qui signale un banc de sable très dangereux, et passer entre cette bouée et la pointe de l'Arena. Cette pointe doublée, les navires à fort tonnage prendront leur mouillage au Nord et au N.O. de l'île Ziglione, et les petits bâti-

Digitized by Google

ments jetteront l'ancre à bâbord et à tribord du grand îlot de Ficaja, situé en avant du débarcadère.

Les fonds de ces mouillages sont vaseux, herbacés et généralement mauvais. Aussi arrive-t-il que les navires chassent sur leurs ancres lorsque les vents de N.E. et de N.O. soufflent avec violence.

Les quais et le débarcadère qui existent au fond du port ne sont accostables que par les chaloupes.

Les débarquements et les embarquements se font : pour les bois de construction, près de l'anse de la Matonara; pour les charbons, entre l'écueil Blanc et l'écueil Noir; pour les planches et autres marchandises, sur les quais et le débarcadère; et pour le sel, sur la plage dite *des Salines*.

Les vents dangereux sont ceux qui règnent entre le N.O. et le N.E.

Il n'y a point de courants dans le port de Porto-Vecchio, et les marées n'y dépassent pas $0^m,55$.

Lors des fortes crues, les rivières de la Guardiena et de l'Oso charrient beaucoup de sable, mais ces apports n'ensablent le port que d'une manière insensible.

Les navires à voiles qui cherchent un refuge à Porto-Vecchio mouillent généralement dans l'anse de Stagnolo.

Il y a dans le port de Porto-Vecchio des rochers qu'il conviendrait de déraser dans l'intérêt de la navigation. Ces rochers sont situés entre l'écueil Blanc et la pointe du côté des salines. Les plus dangereux sont désignés sous le nom de *Cioccia*.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Porto-Vecchio comprend des murs de quai et un débarcadère. Les murs de quai sont dirigés suivant le N. O.-S. E. Ils ont une longueur ensemble de 112 mètres. Leur arête supérieure se trouve à 1 mètre en contre-haut du niveau de la mer.

Le débarcadère a une longueur de $32^{m},45$. Sa largeur minimum est de 6 mètres. A son musoir, la profondeur de l'eau est d'environ $1^{m},50$.

Dans le golfe se trouve la bouée de Benedetto qui signale le banc de ce nom. Cette bouée est en tôle et peinte en rouge. Elle est mouillée par un fond de 6 mètres. La longueur de sa chaîne est de 15 mètres, et son corps-mort, qui a la forme d'une calotte sphérique, pèse 800 kilogrammes.

Le fanal de Giovan-Lungo, établi sur la pointe de Saint-Cyprien, à l'entrée du golfe, est un feu fixe du 5e ordre, et sa portée est de 10 milles marins pour les secteurs blancs et de 5 milles marins pour les secteurs rouges. Il émet des rayons lumineux blancs depuis le N. 40° 15′ E. jusqu'à l'E. 6° 15′ S.; des rayons rouges depuis l'E. 6° 15′ S. jusqu'à l'E. 25° 25′ S. (en couvrant l'écueil de Pecorella d'un secteur rouge de 19° 10′ d'amplitude). De nouveau, des rayons blancs depuis l'E. 25° 25′ S. jusqu'au S. 72° 40′ O., et enfin des rayons rouges depuis le S. 72° 40′ O. jusqu'au S. 80° 40′ O.

Ce feu a été allumé le 15 septembre 1880.

Le phare de la Chiappa, situé sur la pointe de ce nom, éclaire la côte S. E. de la Corse entre la rivière du Travo et Bonifacio et les îlots situés au N. E. de la Sardaigne.

Il envoie un faisceau de rayons rouges d'une amplitude de 14° 16′

Digitized by Google

sur l'écueil de Pecorella. Ce phare est du 1er ordre, à feu varié de 4 en 4 minutes par des éclats précédés et suivis d'éclipses. Il a été allumé le 1er janvier 1845.

Les tours de Chiappino et de Pecorella sont en maçonnerie. Elles ont l'une et l'autre la forme d'un tronc de cône mesurant 6 mètres de hauteur, 3 mètres de diamètre à la base et $2^{m},40$ au sommet et terminé par un cône de $0^{m},30$ de hauteur. Leur surface présente des bandes de $0^{m},75$ de hauteur alternativement rouges et noires. La bande supérieure est blanche.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION OU EN PROJET.

Un projet d'agrandissement du quai reconnu insuffisant pour les opérations du commerce et l'ouverture d'un chemin jusqu'aux marais salants a été approuvé le 23 octobre 1885.

La dépense est évaluée à 13,000 francs.

Un avant-projet pour l'établissement d'une jetée avec murs de quai a été soumis à l'Administration qui a décidé, le 21 avril 1883, qu'il y avait lieu de réserver la question pour en faire l'objet d'une étude ultérieure, lorsque les questions relatives aux travaux d'assainissement projetés et au chemin de fer auront été résolues. La dépense a été évaluée à 300,000 francs.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

Le port de Porto-Vecchio exporte principalement des lièges, des bois, du charbon et du sel. Il est en relation avec les ports du continent français, de l'Italie et de l'Espagne.

Le mouvement maritime et commercial est représenté par les tableaux ci-après :

MOUVEMENT MARITIME ET COMMERCIAL.

ANNÉES.	NOMBRE DE NAVIRES entrés et sortis.	TONNAGE À L'ENTRÉE et à la sortie.	JAUGE MAXIMA DES NAVIRES		JAUGE MOYENNE DES NAVIRES	
			À VOILES.	À VAPEUR.	À VOILES.	À VAPEUR.
		tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.
1877.....	80	7,902	263	350	41	223
1878.....	68	12,250	263	350	85	161
1879.....	51	7,060	263	300	64	114
1880.....	83	11,850	263	25	76	25
1881.....	95	11,310	222	113	57	49
1882.....	73	10,872	263	194	67	55
1883.....	61	7,332	205	90	59	90
1884.....	42	4,092	205	97	50	97

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

ENTRÉES.

NAVIRES PROVENANT DE PORTS ÉTRANGERS.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn^x.				tonn^x.		tonn^x.		tonnes.
1877	Français..	4	»	4	308	»	»	»	»	»	»	36	2,067
	Étrangers.	22	»	22	1,420	»	»	»	»	10	339		
1878	Français..	6	»	6	559	»	»	»	»	2	252	34	2,372
	Étrangers.	18	»	18	1,293	»	»	»	»	8	268		
1879	Français..	5	»	5	426	»	»	»	»	1	47	16	1,230
	Étrangers.	6	»	6	398	»	»	»	»	4	359		
1880	Français..	4	»	4	517	»	»	»	»	»	»	20	1,342
	Étrangers.	7	»	7	623	»	»	»	»	9	202		
1881	Français..	8	»	8	692	»	»	»	»	»	»	43	2,055
	Étrangers.	10	»	10	806	»	»	»	»	25	557		
1882	Français..	3	»	3	236	»	»	»	»	»	»	15	701
	Étrangers.	3	»	3	321	»	»	»	»	9	144		
1883	Français..	7	»	7	751	»	»	»	»	»	»	24	1,376
	Étrangers.	7	»	7	472	»	»	»	»	10	153		
1884	Français..	1	»	1	80	»	»	»	»	»	»	9	582
	Étrangers.	2	6	8	452	»	»	»	»	»	»		

NAVIRES PROVENANT DE PORTS FRANÇAIS.

ANNÉES.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Chargés. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Chargés. Tonnage.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Sur lest. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Sur lest. Tonnage.	TOTAL. Nombre de navires.	TOTAL. Tonnage.
		tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1877	31	3,277	2	459	33	3,736
1878	21	2,105	2	397	23	2,502
1879	28	1,999	2	95	30	2,094
1880	53	4,198	4	368	57	4,566
1881	46	3,680	8	315	54	3,995
1882	39	3,142	1	79	40	3,221
1883	33	2,606	3	533	36	3,139
1884	26	1,562	2	146	28	1,708

Digitized by Google

SORTIES.

NAVIRES À DESTINATION DE PORTS ÉTRANGERS.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[x].				tonn[x].		tonn[x].		tonn[x].
1877	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	31	1,847
	Étrangers.	25	»	25	1,692	»	»	»	»	6	155		
1878	Français..	1	»	1	136	»	»	»	»	1	205	41	2,523
	Étrangers.	26	»	26	1,570	»	»	»	»	13	612		
1879	Français..	1	»	1	180	»	»	»	»	»	»	7	583
	Étrangers.	5	»	5	369	»	»	»	»	1	34		
1880	Français..	1	»	1	180	»	»	»	»	»	»	15	1,032
	Étrangers.	3	»	3	329	»	»	»	»	11	523		
1881	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35	1,441
	Étrangers.	8	»	8	776	»	»	»	»	27	665		
1882	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	453
	Étrangers.	3	»	3	204	»	»	»	»	8	249		
1883	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	19	806
	Étrangers.	7	»	7	621	»	»	»	»	12	185		
1884	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	891
	Étrangers.	10	3	13	891	»	»	»	»	»	»		

NAVIRES À DESTINATION DE PORTS FRANÇAIS.

ANNÉES.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR — CHARGÉS. Nombre.	CHARGÉS. Tonnage.	SUR LEST. Nombre.	SUR LEST. Tonnage.	TOTAL. Nombre de navires.	TOTAL. Tonnage.
		tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1877	31	3,277	2	459	33	3,736
1878	21	2,105	2	897	23	2.502
1879	28	1,999	2	95	30	2,094
1880	53	4,198	4	368	57	4,566
1881	46	3,680	8	315	54	3,995
1882	39	3,142	1	79	40	3.221
1883	33	2,606	3	533	36	3.139
1884	26	1,562	2	146	28	1,708

Digitized by Google

MOUVEMENT DES MARCHANDISES.

ANNÉES.	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS		
	PROVENANT DE PORTS		RÉUNIES.	À DESTINATION DE PORTS		RÉUNIES.
	français.	étrangers.		français.	étrangers.	
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
1877.....	47	20	67	254	484	738
1878.....	241	30	271	417	197	614
1879.....	59	10	69	749	152	901
1880.....	46	8	54	505	540	1,045
1881.....	105	7	112	331	571	902
1882.....	10	4	14	2,595	120	2,715
1883.....	15	6	21	2,795	308	3,103
1884.....	31	6	37	835	909	1,744

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	STATISTIQUE.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	TAXE DES SELS.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1877.....	650 84	335 30	99 35	250 47	6,153 24	7,489 20
1878.....	1,054 36	242 90	94 85	199 00	5,656 57	7,247 68
1879.....	498 13	97 60	82 25	153 46	5,809 43	6,640 87
1880.....	162 64	473 30	88 75	128 99	6,555 12	7,408 80
1881.....	283 86	354 00	84 90	139 77	5,826 53	6,689 06
1882.....	424 51	25 00	65 55	93 40	5,121 90	5,730 36
1883.....	319 02	56 20	71 90	112 29	5,387 44	5,946 85
1884.....	865 38	195 60	63 75	52 20	5,823 88	7,000 81

La pêche côtière a occupé, en 1884, deux bateaux jaugeant ensemble 4 tonneaux et montés par quatre hommes. Elle a produit 1,500 kilogrammes de poissons frais, soit une somme de 750 francs.

On prend le lest à la dune des Salines, et le délestage se fait au même endroit.

Digitized by Google

En dehors de ses relations maritimes, le port de Porto-Vecchio est rattaché avec l'intérieur par diverses voies de communication :

1° La route nationale n° 198;

2° La route forestière n° 11;

3° Le chemin d'intérêt commun n° 46, desservant la vallée de Figari.

Le dernier recensement de la circulation effectué en 1882 a donné pour Porto-Vecchio une circulation diurne de 146.6 colliers.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées	$0^{m},55$
Chenal. — Les navires, pour entrer dans le port de Porto-Vecchio, passent entre la bouée de Benedetto et la pointe de l'Arena; cette passe a une largeur d'environ 500 mètres et une profondeur moyenne de 9 mètres.	
Superficie affectée au séjour des navires	20 hectares.
Longueur totale des quais	$187^{m},50$.
Superficie totale des terre-pleins des quais	2,000 mètres carrés.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888	$22,128^{f}73$.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE BONIFACIO.

NOTICE PAR M. ZEVACO,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE.

Nous croyons ne pouvoir mieux faire que de reproduire la notice suivante extraite de l'ouvrage intitulé *Histoire des villes de France*, par Aristide Guilbert :

« *Bonifacio.* — Bonifacio, la ville la plus méridionale de la Corse, est située en face même de la Sardaigne, dont un étroit canal la sépare. Cette ville, jetée hardiment au sommet d'une falaise calcaire, que l'action lente du flot a excavée en forme de demi-cintre, occupe une position unique en Europe. Vus de loin, ses vieux bastions paraissent prêts à s'affaisser à chaque instant dans l'abîme, qu'ils surplombent d'une hauteur de 60 mètres. Vers l'an 833, Louis le Débonnaire étant empereur d'Occident, Boniface, comte de Corse et marquis de Toscane, fonda la ville au retour d'une expédition contre les Sarrasins d'Afrique et lui donna son nom. A la faveur des guerres qui rompirent en Corse, au commencement du XIe siècle, tous les liens féodaux, la nouvelle cité chassa ses seigneurs et s'érigea en commune. La situation de Bonifacio était admirable pour la piraterie. Un bon port où remorquer les prises, un bon château pour les emmagasiner, et au pied de ce château, une mer semée d'écueils à fleur d'eau, à travers lesquels l'habitant de cette côte pouvait seul diriger une felouque : la tentation était

Digitized by Google

forte et les Bonifaciens n'y résistèrent pas. Ils armèrent donc en course de fins voiliers et, sans s'inquiéter du pavillon, se mirent à courir sus aux galères génoises, napolitaines ou pisanes qui s'aventuraient dans le détroit. A cette époque, la piraterie était d'un excellent rapport, malgré la concurrence des Sarrasins d'Afrique et d'Espagne : les Bonifaciens y firent si bien leurs affaires qu'ils ne se décidèrent que bien tard à y renoncer. Devenus sujets de Pise vers la fin du XIe siècle, ils ne se faisaient pas même scrupule de gouverner sur les vaisseaux pisans, dès qu'ils en signalaient à l'horizon.

« Pise conserva Bonifacio pendant une centaine d'années. En 1215, les Génois s'en emparèrent par surprise et en massacrèrent toute la population. Un grand nombre d'artisans et de laboureurs de Gênes vinrent alors s'établir dans la ville », et il s'engagea entre les nouveaux colons et l'ancienne population une guerre implacable, dans laquelle de grandes cruautés furent commises de part et d'autre.

« Au commencement du XVe siècle, Bonifacio eut à soutenir un siège des plus mémorables. Appelé en Corse par Vincentello d'Istria, Alphonse d'Aragon vint camper sous les murs de la place avec une nombreuse armée. C'est à ce siège qu'il est parlé, pour la seconde fois dans l'histoire, d'armes à feu portatives. Cirneo, qui nous en a laissé un récit détaillé, l'a semé d'une foule d'épisodes plus épiques que vraisemblables. Instruit de la situation critique des habitants, le sénat de Gênes se contenta d'ordonner des processions pour obtenir du ciel leur délivrance; mais le doge Thomas Fregose engagea sa vaisselle et ses joyaux et arma à ses frais sept galères qu'il envoya au secours de la place. Des chaînes de fer tendues par les assiégeants barraient l'entrée du port : chassée par un vent impétueux, vent arrière, la galère amirale *la Grande-Babilania* les heurta avec une violence telle qu'elles se rompirent et laissèrent libre le passage. Alphonse leva alors le siège et mit à la voile pour Naples (1420). Lors de l'expédition de Paul de Thermes

Digitized by Google

en Corse, Bonifacio fut encore assiégé. L'armée turque, commandée par Draguth et le beglier-bey Mustapha, ne perdit pas moins de 1,000 hommes dans les premiers assauts; mais, Sampiero étant venu la renforcer, la place capitula au grand regret de Draguth, qui eût mieux aimé y entrer par la brèche (1553).

« Sous la domination pisane et durant les premières années de l'occupation génoise, la ville de Bonifacio avait été régie, comme au temps où elle était commune indépendante, d'après ses lois et par ses propres magistrats; elle battit même monnaie jusqu'à la fin du XIIIe siècle. Vers cette époque, sa constitution fut modifiée, mais les habitants conservèrent encore d'amples privilèges. La République fut dès lors représentée dans la ville par un commissaire ayant le droit de justice au civil et au criminel, sauf appel à Gênes; mais la juridiction de ce magistrat ne s'étendait pas aux affaires qui entraînaient peine capitale; de plus, il ne pouvait, dans la plupart des cas, citer un bourgeois à son tribunal qu'avec l'autorisation du conseil de la commune. Ce conseil était composé de cinquante notables, et de son sein étaient tirés les quatre anciens chargés de l'administration municipale. La commune jouissait d'immunités nombreuses : dispense absolue pour les habitants du service de terre et de mer, exemption de toutes taxes, etc. La République attachait une telle importance à la possession de ce précieux point maritime, qu'en 1321 le sénat le déclara inaliénable. »

Le port est pourvu, sur la côte Sud, de murs de quai interrompus par deux débarcadères. La longueur ensemble de ces quais est de 350 mètres.

Ces ouvrages ont été exécutés en 1845, en vertu d'une décision ministérielle du 1er mars 1842, moyennant une dépense de 20,840 francs.

En 1873, on a consolidé, au prix de 30,111 francs, le grand môle qui menaçait de s'écrouler.

A l'entrée du port de Bonifacio, sur la pointe dite *de la Mado-*

Digitized by Google

netta, on a établi en 1854 un fanal à feu fixe du 5e ordre qui signale l'entrée du port. Cet ouvrage a coûté 14,304 francs.

L'appareillage est facilité par une bouée mouillée en 1883, près de la pointe de la Madonetta et qui a coûté 3,400 francs.

En 1883 et 1884, on a dérasé la roche dite *du Timon*, qui constituait un danger à l'entrée du port. Ce travail a donné lieu à une dépense de 5,000 francs.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES, ATTERRAGES.

Le port de Bonifacio est situé par 41°23′20″ latitude Nord et 6°49′25″ longitude Est.

La ville est placée sur une presqu'île de 1,500 mètres environ de longueur, qui tient à la Corse par une langue de terre d'environ 150 mètres de largeur. La falaise présente du côté du détroit des surplombs si prononcés (20 mètres au moins), qu'il semble au voyageur qui suit la côte que la ville et le roc qui la soutient sont près de tomber. Il est d'autant plus impressionné, que les maisons s'étendent jusqu'à l'arête du rocher, et que celui-ci, formé de couches calcaires et sableuses, lui paraît d'une cohésion peu rassurante. La ville a pour limite, du côté du large, ce précipice qui a de 50 à 60 mètres de hauteur.

Les autres parties de la presqu'île sont à peu près abruptes.

Cette langue de terre est entourée d'un côté par la pleine mer, de l'autre par un goulet resserré qui semble lui servir de fossé; ce goulet est le port.

La citadelle et la ville de Bonifacio occupent une longueur de 1 kilomètre au plus sur une largeur qui ne dépasse pas 200 mètres. La ville proprement dite atteint au plus 360 mètres de longueur sur 130 mètres de largeur. Bonifacio est entouré d'une enceinte fortifiée flanquée de quatorze bastions. On y pénètre au moyen de deux portes munies de ponts-levis.

Il y a de remarquable dans la citadelle, outre la caserne et les autres bâtiments militaires qui sont bien ordonnés, la grosse tour dite *Torione*, de 24 mètres de hauteur et dont la terrasse se trouve à 92 mètres au-dessus du niveau de la mer. Cette tour est le premier monument qu'éleva le marquis Boniface en 828.

Digitized by Google

Au pied de la tour, à une altitude d'environ 68 mètres, commence l'escalier du Roi-d'Aragon qui est établi le long de la falaise et aboutit à la mer. Il présente 217 marches de 1 mètre environ de largeur, et de hauteurs variables. L'escalier est taillé dans le roc qui forme une voûte protectrice par-dessus, de 2 mètres environ de hauteur. A la base sont des vestiges d'une ancienne batterie. La construction de cet escalier doit remonter à 1420.

Un peu plus loin, se trouve le puits; cet ouvrage a été exécuté par le génie militaire dans le but de fournir de l'eau en cas de siège. Il a été commencé en 1855 et achevé en 1866. Il est creusé dans le calcaire dur jusqu'à la source qui se trouve au niveau de la mer, dans une grotte de 50 mètres environ de longueur sur 6 mètres environ de largeur et une hauteur de près de 4 mètres. La nappe d'eau, d'une superficie de 30 mètres carrés, a une profondeur moyenne d'environ 1 mètre. Elle ne tarit jamais et semble suivre les variations de la marée; l'eau est potable.

Le puits a 3 mètres de largeur. On arrive à la source par un magnifique escalier en spirale, garni d'un parapet et soutenu par des contreforts en maçonnerie. Il comprend 337 marches. La hauteur du puits est de 64 mètres. L'eau est attirée dans un réservoir au moyen d'une pompe mue par le vent et dont le tuyau en fonte est trop faible pour sa longueur. Par un vent frais, on peut obtenir à la minute quatre tours, qui donnent 7 ou 8 litres d'eau tout au plus.

Bonifacio possède aussi sept silos voûtés et parfaitement conservés.

C'est dans la citadelle que se trouve l'église de Saint-Dominique, une des plus belles de la Corse. Elle est de style gothique et a été bâtie par les Templiers; son clocher, qui est d'architecture pisane, n'a pas été achevé. Bonifacio possède en outre cinq autres églises ou chapelles, parmi lesquelles la cathédrale Sainte-Marie-Majeure qui est d'architecture pisane.

La ville, en général, est formée d'un labyrinthe de rues très

Digitized by Google

étroites. On reconnaît aux anciennes maisons l'empreinte du style pisan le plus pur.

Il n'y a pas de fontaine à Bonifacio; on se sert d'eau de citerne ou de la source de Longone, située près de la Marine.

Le quartier dit *la Marine* constitue un faubourg de 600 habitants; la ville et ce faubourg réunis comptent 3,400 habitants environ. Bonifacio est un chef-lieu de canton de l'arrondissement de Sartène.

Les atterrages par les mauvais temps sont très dangereux pour la navigation. Le marin, s'il ne connaît pas la côte, doit user de la plus grande prudence. Les rives sont, en quelques endroits, parsemées de rochers. Du large, même en plein jour, on distingue difficilement l'entrée du port.

De quelque point qu'on arrive, il faut cingler sur le fanal de la Madonetta, qui indique l'entrée du port. En abordant, il faut se tenir toujours plutôt sur bâbord que sur tribord, dans la direction N. E., sur 550 mètres environ qui forment la longueur de l'avant-port; on s'engage ensuite dans le port qui est orienté de l'Ouest à l'Est.

L'avant-port, à l'entrée, a 400 mètres de largeur, de la pointe de la Madonetta au N. O. à celle du Timon au S. E.

La longueur du port et de l'avant-port réunis est de 1,750 mètres. On trouve des largeurs variables: dans l'avant-port, elles sont comprises entre 400 à 260 mètres, mais dans le port, la largeur minimum est d'environ 100 mètres.

Le mouillage se trouve entre le grand débarcadère et le fond du port; il embrasse une longueur de 360 mètres.

Dans la rive Nord du port se trouvent deux calanques : l'une, celle de l'Arenella, a 160 mètres de longueur et 70 mètres environ de largeur; l'autre, celle de la Catena, a une longueur de 260 mètres sur 75 mètres environ de largeur. Dans l'une comme dans l'autre, des bâtiments légers peuvent mouiller.

Il n'y a pas de récifs dangereux pour la navigation dans le port

Digitized by Google

de Bonifacio. Le seul, celui du Timon, qui figure encore sur les vieilles cartes marines, a été dérasé par les soins de l'Administration des ponts et chaussées, jusqu'à la cote d'environ 5 mètres. Partout la tenue est bonne, à l'exception de l'avant-port, où les ancres peuvent chasser par les vents E. N. E. et E. S. E.; le fond est rocheux à cet endroit; il est vaseux et sablonneux partout ailleurs.

Les profondeurs sont de 20 à 30 mètres dans l'avant-port. Dans le port, jusqu'au mouillage, on trouve des fonds de 15 à 20 mètres et au mouillage de 10 à 4 mètres.

Le port de Bonifacio est accessible par les vents d'Est et d'Ouest. On en sort par les vents d'Est; on n'y constate pas de courants sensibles; les plus fortes marées n'ont jamais atteint $0^{m},90$.

Le vent le plus dangereux dans le port est celui d'Ouest, et à l'entrée celui du S. O. Par les vents du large à l'avant-port, les ressacs et la houle sont très forts.

Une bouée d'appareillage a été placée à l'avant-port pour amarrer les bâtiments de passage et ceux qui, par les vents d'Est, attendent des brises du dehors pour rentrer.

Dans le mouillage de Bonifacio, quelque temps qu'il fasse au dehors, les bâtiments sont en toute sécurité. On est averti souvent de l'approche du mauvais temps par une marée très sensible qui surmonte les quais et les môles sur une grande étendue.

Il existe une ligne de quai d'un développement d'environ 350 mètres, mais il n'y a que 150 mètres qui puissent servir au débarquement des marchandises. Dans les autres points, les abords sont rendus inaccessibles par les apports provenant des falaises.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Bonifacio, dans son état actuel, a la forme d'un bras de mer pénétrant dans les terres sur une étendue de 1,500 mètres, avec une largeur variant de 200 à 100 mètres. Il est orienté de l'Ouest à l'Est, et les fonds y sont compris entre 4 et 20 mètres; il comprend, ainsi qu'il a été dit au chapitre Ier, les ouvrages dont l'énumération suit :

1° Un quai;
2° Deux débarcadères;
3° Un fanal;
4° Une bouée d'appareillage.

Quai. — Le quai établi sur la rive Sud du port a une étendue de 350 mètres; il est en pierres sèches et surmonté d'un couronnement en pierres de taille, qui se trouve à $0^m,70$ en contre-haut du niveau de la mer; le mur de quai est fondé à $1^m,25$ en moyenne en contre-bas du niveau de la mer.

Débarcadères. — Le grand débarcadère, situé en face de la rampe qui conduit à la haute ville, a une longueur de $22^m,50$ et une largeur de 15 mètres. La profondeur de l'eau à son musoir est de 4 mètres.

Le petit débarcadère, situé à 150 mètres de distance du premier, a une longueur de 7 mètres et une largeur de 4 mètres. La profondeur de l'eau à son musoir est d'environ 3 mètres.

Le quai et les débarcadères ont été construits en 1845 et réparés en 1852 et 1873.

Fanal. — Le fanal, situé à l'extrémité de la pointe qui domine

Digitized by Google

l'entrée du port, se compose d'une tour carrée en maçonnerie peinte en rouge. Le feu est fixe, du 5e ordre, et d'une portée de 10 milles marins.

Bouée d'appareillage. — La bouée mouillée à l'entrée du port de Bonifacio est en tôle de $0^m,006$ d'épaisseur; elle a $1^m,80$ de diamètre et autant de hauteur totale; elle se compose d'une partie cylindrique de $0^m,65$ de hauteur. La partie supérieure a la forme d'une calotte sphérique, et la partie inférieure est terminée par un cône renversé.

Le fond sur lequel se trouve la bouée est de 24 mètres. La longueur de la chaîne est de 35 mètres. Le corps-mort pèse 2,300 kilogrammes.

Elle est située à une distance de 105 mètres du feu de la Madonetta, par le S. 67° E. et à une distance de la côte de 88 mètres.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION OU EN PROJET.

Un projet pour le curage du port entre le grand et le petit débarcadère a été approuvé le 21 octobre 1884.

La dépense est évaluée à 14,500 francs.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

Le port de Bonifacio exporte des huiles, des lièges et des céréales. Il est en relation avec les ports du continent français et de l'Italie. Un bateau à vapeur de la compagnie Morelli y vient tous les quinze jours.

Le mouvement maritime et commercial pour les huit dernières années est représenté par les tableaux suivants :

MOUVEMENT MARITIME ET COMMERCIAL.

ANNÉES.	NOMBRE DE NAVIRES entrés et sortis.	TONNAGE À L'ENTRÉE et à la sortie.	JAUGE MAXIMA DES NAVIRES		JAUGE MOYENNE DES NAVIRES	
			À VOILES.	À VAPEUR.	À VOILES.	À VAPEUR.
		tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.
1877.....	156	10,062	350	450	76 à 150	100 à 300
1878.....	161	12,077	360	318	80 160	90 200
1879.....	129	9,630	350	400	76 150	95 250
1880.....	170	9,968	380	318	85 170	90 200
1881.....	192	10,256	350	450	76 150	100 300
1882.....	148	10,073	470	450	95 180	100 300
1883.....	138	7,933	470	450	95 180	100 300
1884.....	164	11,814	470	450	95 180	100 300

Digitized by Google

ENTRÉES.

NAVIRES PROVENANT DE PORTS FRANÇAIS.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonn^x.				tonn^x.		tonn^x.		tonn^x.
1877	Français..	51	12	63	525	"	"	"	"	1	450	81	1,425
	Étrangers.	7	2	9	106	"	"	"	"	8	344		
1878	Français..	63	13	76	868	"	"	"	"	3	976	96	2,458
	Étrangers.	15	1	16	164	"	1	1	450	"	"		
1879	Français..	33	10	43	383	"	"	"	"	"	"	60	1,340
	Étrangers.	13	"	13	428	"	4	4	529	"	"		
1880	Français..	25	5	30	423	"	"	"	"	"	"	46	758
	Étrangers.	13	1	14	110	"	1	1	100	1	125		
1881	Français..	72	24	96	653	"	"	"	"	"	"	160	1,383
	Étrangers.	61	1	62	508	"	"	"	"	2	222		
1882	Français..	86	25	111	806	"	"	"	"	1	97	214	2,401
	Étrangers.	100	"	100	1,116	"	2	2	382	"	"		
1883	Français..	99	12	111	1,211	1	"	1	218	"	"	152	3,087
	Étrangers.	36	1	37	560	"	3	3	1,098	"	"		
1884	Français..	62	4	66	866	"	"	"	"	"	"	107	1,315
	Étrangers.	40	"	40	367	"	1	1	82	"	"		

NAVIRES PROVENANT DE PORTS FRANÇAIS.

ANNÉES.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Chargés. Nombre.	Tonnage.	Sur lest. Nombre.	Tonnage.	TOTAL. Nombre de navires.	Tonnage.
		tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1877	67	7,620	7	778	74	8,398
1878	59	9,108	4	250	63	9,358
1879	65	7,831	9	352	74	8,183
1880	80	8,412	7	320	87	8,732
1881	63	7,511	14	777	77	8,288
1882	65	6,725	7	851	72	7,576
1883	44	7,141	7	149	51	7,290
1884	57	9,163	8	1,234	65	10,397

Digitized by Google

SORTIES.

NAVIRES À DESTINATION DE PORTS ÉTRANGERS.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn².				tonn².		tonn².		tonn².
1877	Français..	49	7	56	413	»	»	»	»	»	»	70	815
	Étrangers.	7	»	7	96	»	»	»	»	7	306		
1878	Français..	55	10	65	740	»	»	»	»	»	»	82	1,354
	Étrangers.	15	1	16	164	»	1	1	450	»	»		
1879	Français..	30	7	37	307	»	»	»	»	»	»	54	1,264
	Étrangers.	13	»	13	428	»	4	4	529	»	»		
1880	Français..	15	5	20	339	»	»	»	»	»	»	36	664
	Étrangers.	13	1	14	100	1	»	1	100	1	125		
1881	Français..	70	22	92	547	»	»	»	»	»	»	146	1,186
	Étrangers.	51	1	52	417	»	»	»	»	2	222		
1882	Français..	76	21	97	709	»	»	»	»	»	»	184	2,094
	Étrangers.	85	»	85	1,003	»	2	2	382	»	»		
1883	Français..	9	»	9	1,006	»	1	1	218	»	»	50	2,882
	Étrangers.	36	1	37	560	»	»	»	»	3	1,098		
1884	Français..	60	4	64	842	»	»	»	»	»	»	163	2,142
	Étrangers.	97	»	97	918	»	2	2	382	»	»		

NAVIRES À DESTINATION DE PORTS FRANÇAIS.

ANNÉES.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Chargés. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Chargés. Tonnage.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Sur lest. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Sur lest. Tonnage.	TOTAL. Nombre de navires.	TOTAL. Tonnage.
		tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1877	67	7,620	7	778	74	8.398
1878	59	9,108	4	250	63	9,358
1879	59	7,723	6	108	65	7,831
1880	74	8,304	1	246	75	8,550
1881	52	6,796	1	15	53	6,811
1882	56	6,330	5	108	61	6,438
1883	38	6,901	»	»	38	6,901
1884	56	9,154	»	»	56	9,154

Digitized by Google

MOUVEMENT DES MARCHANDISES.

ANNÉES.	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS		
	PROVENANT DE PORTS		RÉUNIES.	À DESTINATION DE PORTS		RÉUNIES.
	français.	étrangers.		français.	étrangers.	
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
1877.....	7,620	508	8,128	7,600	363	7,963
1878.....	9,108	874	9,982	9,108	781	9,889
1879.....	7,831	666	8,497	7,723	632	8,355
1880.....	8,412	460	8,872	8,304	460	8,764
1881.....	7,511	977	8,488	6,796	809	7,605
1882.....	6,725	1,694	8,419	6,330	1,514	7,844
1883.....	7,141	1,990	9,131	6,901	1,737	8,638
1884.....	9,163	1,186	10,349	9,154	1,716	10,870

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	STATISTIQUE.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	TAXE DES SELS.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.		fr. c.
1877.....	19,389 87	233 50	312 00	647 77	"	20,583 14
1878.....	14,119 61	203 40	270 00	622 70	"	15,215 71
1879.....	11,224 25	157 50	212 00	543 40	"	12,137 15
1880.....	13,091 05	299 50	270 00	771 33	"	14,431 88
1881.....	14,944 35	239 96	287 00	802 20	"	16,273 51
1882.....	13,953 35	223 30	285 00	791 30	"	15,252 95
1883.....	15,473 00	257 70	290 00	691 40	"	16,712 10
1884.....	13,624 85	212 60	275 00	541 76	"	14,654 21

La pêche côtière a occupé, en 1884, neuf bateaux jaugeant ensemble 24tx,50 et montés par 47 hommes; elle a produit 17,000 kilogrammes environ de poissons frais, soit une somme de 10,200 fr.

On prend du lest dans la crique dite *Cala Napolitana*, et le délestage se fait au même endroit et quelquefois en dehors du port.

Digitized by Google

Outre ses relations maritimes, le port de Bonifacio est rattaché avec l'intérieur par diverses voies de communication :

1° La route nationale n° 196;

2° La route nationale n° 198;

3° Le chemin vicinal n° 5, aboutissant au golfe de Santa-Manza;

4° Le chemin d'intérêt commun n° 46, desservant la vallée de Figari.

Le dernier recensement de la circulation, effectué en 1882, a donné, pour Bonifacio, une circulation diurne de 246,4 colliers.

Digitized by Google

CHAPITRE VI.

RENSEIGNEMENTS DIVERS.

Les grottes de Bonifacio méritent d'être signalées. Au delà de la pointe de la Madonetta, on trouve, à 200 mètres environ au N. O., la pointe de Dragonato et, non loin de là, la grotte de ce nom. L'ouverture de cette grotte a environ 5 mètres de largeur sur une hauteur d'environ 3 mètres. La falaise présente, en avant de l'entrée, un dôme gigantesque qui est comme le vestibule de la grotte, d'où pendent une infinité de stalactites qui donnent au site un aspect féerique. La mer, en ce point, est d'un bleu d'azur. L'intérieur de la grotte forme une excavation d'une trentaine de mètres d'élévation, à peu près circulaire et d'un diamètre de 60 mètres environ; des rochers abrupts l'entourent. A la voûte, une ouverture laisse pénétrer le jour.

Le fond de la mer affecte des couleurs multiples, où le rosé et le violet dominent. Quand on est au milieu de la grotte et qu'on regarde l'entrée, la mer, en ce point, est d'un azur très brillant.

Il se trouve, à l'un des côtés de la grotte, une excavation qui s'étend à une vingtaine de mètres.

La profondeur de l'eau y est de 3 à 4 mètres. La grotte est hantée quelquefois par des veaux marins.

A côté de la Madonetta, se trouvent d'autres grottes appelées *les Camere;* ce sont des excavations qui communiquent entre elles. Dans l'une, la mer, pénétrant par une très petite ouverture et s'étendant dans l'intérieur, forme comme une grande baignoire, au fond multicolore, d'une limpidité et d'une tranquillité parfaites. Des colonnades de stalactites et de stalagmites rendent ces grottes tout à fait remarquables.

Digitized by Google

Il existe d'autres grottes aux environs de Bonifacio, mais elles n'ont rien d'intéressant.

Ce n'est que par des temps calmes qu'on peut visiter les grottes dont il s'agit, et il n'est possible de les aborder qu'avec les vents d'Est.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées, variables avec les vents du large; maximum		0m,90
Chenal	Largeur à l'entrée, de la pointe du Timon à celle de la Madonetta.	400 mètres.
	Longueur de l'Ouest à l'Est	1,750
	Profondeur d'eau au milieu de la passe	25
Superficie affectée au séjour des navires		2 hectares.
Longueur totale des quais, y compris deux débarcadères		400 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais		57 ares.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888		50,951 fr.

Digitized by Google

PORT DE PROPRIANO.

NOTICE PAR M. ZEVACO,

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE.

La petite ville de Propriano, peuplée de 1,135 habitants, est située au fond du golfe de Valinco par 6° 33′ 55″ de longitude Est et 41° 40′ 35″ de latitude Nord. Elle est bâtie, partie sur l'emplacement d'un ancien cimetière où l'on trouve encore des urnes antiques, partie sur la dune sablonneuse qui s'étend des rochers de Scoglio-Longo à la route nationale n° 196.

Ces restes de cimetière semblent prouver qu'il a dû exister un centre de population dans les environs. On ne rencontre cependant aucun vestige marquant, si ce n'est deux ou trois maisons en ruine au fond du golfe, près de l'embouchure de la rivière de Baraci. A cet endroit, le mouillage est bon, mais la contrée est déserte.

La fondation de Propriano remonte au XVIIe siècle, comme l'établit un acte en date du 16 décembre 1640, portant concession du lieu-dit Propriano par les anciennes communes de Viggiani, composées des communes actuelles de Viggianello, Arbellara, Fozzano et Santa-Maria-Figaniella.

Le Génois Jean-Paul Pinnelli, fils de Jean-Nicolo Pinnelli, acheta des nobles Alfieri Salvator et Orsone Pianelli le lieu-dit Propriano pour y planter la vigne et des arbres, s'engageant à y bâtir une maison (celle qui est située à l'origine de la route de ceinture), destinée à recevoir et à abriter les sels, fers et aciers venant d'Ajaccio.

Digitized by Google

En 1812, on ne comptait encore que cinq maisons à Propriano.

Un poste de douanes y fut créé en 1829 et le 8 juin 1860, ce hameau, qui dépendait de la commune de Fozzano, fut érigé en commune.

Une jetée, reliant le rivage aux rochers dits *de Scoglio-Longo*, a été construite en 1844 et 1845, pour protéger le port contre la grosse mer du large et a donné lieu à une dépense de 82,381 fr. 81.

En 1878 et 1879, cette jetée fut prolongée sur 58 mètres de longueur, et l'on y établit un mur pour assurer l'accès d'un feu de port qui fut installé dans une tourelle construite à son extrémité. Les travaux de la jetée coûtèrent 30,449 fr. 59, et ceux de la tourelle 4,622 fr. 25.

Un débarcadère de 80 mètres de longueur et 10 mètres de largeur a été exécuté en 1867 et 1868 au prix de 135,678 fr. 62.

Une route de ceinture construite vers la même époque relie la jetée et le débarcadère à la route nationale n° 196.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES. — ATTERRAGES.

Le port de Propriano est situé sur la côte occidentale de l'île et occupe la partie Sud du fond du golfe de Valinco, comprise entre les rochers de Scoglio-Longo et les dernières maisons.

La jetée de Scoglio-Longo le protège contre les vents soufflant du S. O. au N. O. qui sont les plus dangereux. Les mouillages sont bons lorsque ces vents ne soufflent pas avec une grande violence. Ils ont une profondeur minimum de 10 mètres. Le fond est presque partout herbacé, et l'ancrage présente une bonne tenue.

Les courants sont nuls et les marées insignifiantes; elles atteignent tout au plus $0^m,30$ de hauteur.

La rivière de Tavaria, qui envoyait autrefois des sables dans le port, en apporte moins depuis la construction du prolongement de la jetée et du mur d'abri. Les sables s'accumulent derrière la jetée où ils ont formé une grande dune.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

Ainsi qu'il a été dit dans le chapitre ier, le port, dans son état actuel, comprend les ouvrages dont l'énumération suit :

1° Une jetée surmontée d'un mur d'abri ayant une longueur de 228 mètres;

2° Un fanal;

3° Un débarcadère.

Jetée. — La jetée de Scoglio-Longo se compose de deux tronçons : le premier, construit en 1844 et 1845, a 170 mètres de longueur, 3m,70 de largeur de plate-forme et 1m,80 de hauteur au-dessus du niveau de la mer; le deuxième tronçon, exécuté en 1878 et 1879, a 58 mètres de longueur, 8 mètres de largeur de plate-forme et fait avec le premier un angle de 173 degrés.

Fanal. — Le fanal est établi à l'extrémité de la jetée. C'est un feu fixe rouge à appareil dioptrique du 4e ordre et d'une portée de 10 milles marins. Il éclaire la moitié de l'horizon maritime depuis le S. 65° O. jusqu'au N. 65° E. en passant par le Nord. Il est en outre visible de tous les points du port proprement dit situé à l'Est de la jetée et au Sud de la limite N. 65° E.; mais il n'a dans cette partie qu'une faible intensité. Ce feu a été allumé dans la nuit du 31 décembre 1878 au 1er janvier 1879.

Débarcadère. — Le débarcadère a une longueur de 80 mètres et une largeur de 10 mètres. Son couronnement se trouve à 1m,10 en contre-haut du niveau de la mer. Il est établi normalement à la route de ceinture qui dessert aussi la jetée.

La profondeur de l'eau à son musoir est de 4 mètres.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION OU EN PROJET.

On construit, à côté de l'enracinement du débarcadère, un terre-plein pour le dépôt des marchandises. La dépense autorisée est de 4,500 francs.

Un avant-projet pour le prolongement de la jetée de Scoglio-Longo, sur 176 mètres de longeur, a été présenté en 1880. Ce prolongement doit commencer à 30 mètres en deçà de l'extrémité de la jetée actuelle et doit être dirigé du côté de l'Est de manière à former avec l'arête intérieure de cette jetée un angle de 96 degrés.

Sa plate-forme intérieure aurait 5 mètres de largeur.

La dépense est évaluée à 750,000 francs, y compris les frais de dragage sur une étendue d'environ 2 hectares.

Un projet pour l'élargissement sur 10 mètres et l'exhaussement sur $0^{m},60$ de hauteur du débarcadère actuel a été approuvé le 23 mai 1885.

La dépense est évaluée à 90,000 francs.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

Le port de Propriano exporte principalement des bois, des charbons, des céréales et du vin. Il est en relation avec les ports du continent français, de l'Italie et de l'Espagne.

Un bateau à vapeur de la compagnie Morelli y vient toutes les semaines et un autre petit bateau à vapeur deux fois par semaine.

Le mouvement maritime commercial est représenté par les tableaux suivants :

MOUVEMENT MARITIME COMMERCIAL.

ANNÉES.	NOMBRE DE NAVIRES entrés et sortis.	TONNAGE À L'ENTRÉE et à la sortie.	JAUGE MAXIMA DES NAVIRES		JAUGE MOYENNE DES NAVIRES	
			À VOILES.	À VAPEUR.	À VOILES.	À VAPEUR.
		tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.
1877.....	205	25,669	113	288	62	200
1878.....	195	26,017	165	304	79	203
1879.....	196	23,478	122	401	63	194
1880.....	238	28,197	220	427	71	187
1881.....	347	31,026	195	362	81	100
1882.....	330	33,681	259	347	68	133
1883.....	343	53,365	165	396	63	225
1884.....	298	45,027	166	845	70	203

Digitized by Google

ENTRÉES.

NAVIRES PROVENANT DE PORTS ÉTRANGERS.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[x].				tonn[x].		tonn[x].		tonn[x].
1877	Français..	5	4	9	485	12	»	12	2,259	»	»	40	3,768
	Étrangers.	12	7	19	1,024	»	»	»	»	»	»		
1878	Français..	1	8	9	302	8	»	8	1,524	»	»	49	3,386
	Étrangers.	4	28	32	1,560	»	»	»	»	»	»		
1879	Français..	2	3	5	371	»	1	1	193	»	»	29	2,060
	Étrangers.	5	18	23	1,496	»	»	»	»	»	»		
1880	Français..	1	1	2	84	»	»	»	»	»	»	62	4,418
	Étrangers.	3	57	60	4,334	»	»	»	»	»	»		
1881	Français..	1	1	2	96	6	»	6	1,152	»	»	82	6,724
	Étrangers.	4	70	74	5,476	»	»	»	»	»	»		
1882	Français..	»	2	2	156	»	»	»	»	»	»	61	4,082
	Étrangers.	10	49	59	3,926	»	»	»	»	»	»		
1883	Français..	4	3	7	644	13	5	18	6,199	1	142	90	11,197
	Étrangers.	24	40	64	4,212	»	»	»	»	»	»		
1884	Français..	»	3	3	330	5	»	5	1,560	»	»	34	3,744
	Étrangers.	8	18	26	1,854	»	»	»	»	»	»		

NAVIRES PROVENANT DE PORTS FRANÇAIS.

ANNÉES.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Chargés. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Chargés. Tonnage.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Sur lest. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR. Sur lest. Tonnage.	TOTAL. Nombre de navires.	TOTAL. Tonnage.
		tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1877	148	20,967	19	1.429	167	22,396
1878	112	19,684	47	3,378	159	23,062
1879	125	18,101	42	3,420	167	21,521
1880	116	20,209	52	4.033	168	24,242
1881	156	18,285	103	5,889	259	24,174
1882	215	25,938	55	3,628	270	29,566
1883	213	39,478	36	2,424	249	41,902
1884	228	37,435	34	3,748	262	41,183

Digitized by Google

SORTIES.

NAVIRES À DESTINATION DE PORTS ÉTRANGERS.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[x].				tonn[x].		tonn[x].		tonn[x].
1877	Français..	8	»	8	234	12	1	13	2,347	»	»	45	3,809
	Étrangers.	23	1	24	1,228	»	»	»	»	»	»		
1878	Français..	7	»	7	83	8	1	9	1,697	»	»	58	5,082
	Étrangers.	41	1	42	3,302	»	»	»	»	»	»		
1879	Français..	4	»	4	274	1	»	1	193	»	»	40	2,612
	Étrangers.	34	1	35	2,145	»	»	»	»	»	»		
1880	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72	5,071
	Étrangers.	71	»	71	4,980	»	1	1	91	»	»		
1881	Français..	»	1	1	85	3	5	8	1,534	»	»	101	8,203
	Étrangers.	92	»	92	6,584	»	»	»	»	»	»		
1882	Français..	2	»	2	22	»	»	»	»	»	»	74	4,350
	Étrangers.	69	3	72	4,328	»	»	»	»	»	»		
1883	Français..	1	»	1	64	20	»	20	6,752	1	142	89	11,408
	Étrangers.	60	7	67	4,450	»	»	»	»	»	»		
1884	Français..	1	»	1	101	4	»	4	1,246	»	»	44	3,621
	Étrangers.	38	1	39	2,274	»	»	»	»	»	»		

NAVIRES À DESTINATION DE PORTS FRANÇAIS.

ANNÉES.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR chargés. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR chargés. Tonnage.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR sur lest. Nombre.	NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR sur lest. Tonnage.	TOTAL. Nombre de navires.	TOTAL. Tonnage.
		tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1877	158	21,217	1	146	159	21,363
1878	147	20,494	»	»	147	20,494
1879	136	19,997	12	766	148	20,763
1880	156	22,479	5	183	161	22,662
1881	190	21,387	46	1,563	236	22,950
1882	237	28,515	18	848	255	29,363
1883	242	41,856	9	378	251	42,234
1884	248	41,442	3	65	251	41,507

Digitized by Google

MOUVEMENT DES MARCHANDISES.

ANNÉES.	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS		
	PROVENANT DE PORTS		RÉUNIES.	À DESTINATION DE PORTS		RÉUNIES.
	français.	étrangers.		français.	étrangers.	
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
1877.....	5,266	178	5,444	4,995	3,239	8,234
1878.....	5,320	163	5,483	5,685	2,834	8,519
1879.....	5,634	159	5,793	6,027	3,718	9,745
1880.....	5,910	168	6,078	6,258	4,137	10,395
1881.....	6,435	184	6,619	5,838	3,345	9,183
1882.....	6,770	177	6,947	7,024	3,543	10,567
1883.....	6,988	241	7,229	6,416	4,389	10,805
1884.....	7,547	188	7,735	7,582	2,644	10,226

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	STATISTIQUE.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	TAXE DES SELS.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1877.....	37,087 97	192 10	253 65	1,351 68	9,271 15	48,156 55
1878.....	36,882 95	441 20	293 32	1,032 88	9,962 45	48,612 80
1879.....	41,131 19	347 00	299 90	349 75	11,726 15	53,853 99
1880.....	38,216 35	584 10	425 11	317 91	13,107 05	52,650 52
1881.....	36,661 42	978 40	396 12	993 29	10,088 78	49,118 01
1882.....	65,639 07	679 30	517 04	458 47	11,059 90	78,353 78
1883.....	72,636 36	546 70	655 42	3,499 00	18,728 60	96,066 08
1884.....	93,423 08	304 00	633 36	528 20	8,467 79	103,356 43

La pêche côtière a occupé, en 1884, 25 bateaux jaugeant ensemble 250 tonneaux et montés par 507 hommes. Elle a produit environ 91,250 kilogrammes de poissons frais, soit une somme de 73,000 francs.

On prend le lest dans la dune qui se trouve derrière la jetée de

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

Scoglio-Longo, et le délestage se fait du côté de l'Est, près du fond du golfe de Valinco.

En dehors de ses relations maritimes, le port de Propriano est rattaché avec l'intérieur par diverses voies de communication :

1° La route nationale n° 196;

2° La route forestière n° 4;

3° Le chemin de grande communication n° 4;

4° La route nationale n° 196 *bis;*

5° La route forestière n° 5.

Le dernier recensement de la circulation effectué en 1882 a donné, pour Propriano, une circulation diurne de 357.2 colliers.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées			0m,30
Superficie affectée au séjour des navires			12 hectares.
Superficie des terre-pleins	Débarcadère	700 mètres	2,723 mètres.
	Terre-plein	930	
	Jetée	1,093	
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888			253,010f 02

Digitized by Google

ALGÉRIE.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE NEMOURS.

NOTICE PAR M. GENTY,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de Nemours est situé, par 4° 12′ 35″ de longitude Ouest et 35° 6′ de latitude Nord, au fond d'une anse sablonneuse de 1,300 mètres environ d'ouverture, au milieu de laquelle débouche l'oued Gazouana.

Cette petite baie est orientée de l'E. N. E. à l'O. S. O., à l'exposition directe de tous les vents dangereux. Elle est limitée à l'Est et à l'Ouest par deux pointes rocheuses à falaises très escarpées. Sur la pointe de l'Est existent les ruines d'un ancien village de pirates, Djemaa-Ghazahouat (la mosquée des razzias), fondé, dit-on, par les Maures, après leur expulsion d'Espagne par Philippe II.

A 300 mètres au large de la pointe Ouest sont deux roches très pittoresques, les Deux-Frères, s'élevant verticalement comme deux colonnes jusqu'à 24 mètres au-dessus de l'eau.

La ville de Nemours s'étend en arrière de la plage sur la rive droite de l'oued Gazouana; elle n'est reliée à l'intérieur du pays que par une seule voie carrossable se dirigeant sur Tlemcen par Nedromah et Lalla-Marnia.

Comme sur toute cette partie des côtes de la Méditerranée, les vents régnants sont ceux de la région comprise entre l'Ouest et l'Est en passant par le Nord; les vents les plus violents sont ceux du N. O. au N. E.

Les sables de la plage sont doués d'une mobilité excessive et se

Digitized by Google

déplacent au gré des vents d'une extrémité à l'autre de la baie. Par les vents de l'Ouest, la plage se dégarnit à l'Ouest et le sable vient s'accumuler devant la ville et le débarcadère; il est repris ensuite par les vents d'Est et reporté dans l'Ouest de la plage.

En dehors des quelques balancelles qui fréquentent le port de Nemours, le mouvement commercial se fait par bateaux à vapeur. En temps ordinaire et par les vents d'Est, les navires mouillent en face de la ville, à la hauteur de la pointe Est. Les opérations d'embarquement et de débarquement des voyageurs se font au quai; quant aux opérations commerciales, elles se font à l'aide de barques de 5 à 6 tonnes qu'on échoue à la plage en mouillant une ancre et qu'on charge ou décharge à bras. Par les vents d'Ouest, les navires mouillent à l'Est des Deux-Frères, et les opérations d'embarquement et de débarquement des voyageurs et des marchandises se font à l'Ouest de la plage.

Par les gros temps du N.E. au N.O., l'anse est impraticable.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

La plage de Nemours fut occupée en 1844, afin d'assurer le ravitaillement par mer des troupes opérant sur la frontière du Maroc. On n'y construisit d'abord que des baraquements en planches destinés à abriter le poste militaire; mais en 1854, l'occupation définitive de ce point ayant été décidée, une jolie petite ville s'y est rapidement créée; elle compte aujourd'hui 2,307 habitants.

Dès l'année 1846, le génie militaire fit construire dans l'Est de la plage un débarcadère en charpente de 48 mètres de longueur, s'appuyant à une culée en maçonnerie. Cet ouvrage, tout en exigeant un entretien très onéreux, ne rendit que peu de services: il était fréquemment ensablé; la culée était affouillée à chaque coup de mer; les pieux étaient rapidement dévorés par les tarets, et quand il fut emporté par une tempête en 1858, le service des ponts et chaussées renonça à le rétablir.

On proposa de le remplacer par une jetée-débarcadère en enrochements établie perpendiculairement à la plage, à l'Ouest de la Gazouana et que les bateaux auraient pu accoster d'un côté ou de l'autre suivant la direction du vent. Mais on craignit avec raison les ensablements, et ce projet ne reçut aucune suite.

On eut à se préoccuper alors des travaux de défense à exécuter pour mettre la ville à l'abri de la mer qui l'avait plusieurs fois envahie. On construisit dans ce but, de 1861 à 1866, un plan incliné perreyé de 175 mètres de longueur, reposant par sa base sur un massif de béton, et on le prolongea sur une longueur de 270 mètres par une digue en enrochements. Ces ouvrages ont donné de très bons résultats; leur entretien n'a jamais exigé que des dépenses insignifiantes, et ils sont encore en parfait état.

Ces travaux terminés, on revint à l'étude des ouvrages du port.

Digitized by Google

Par une décision du 18 octobre 1867, l'Administration approuva un projet dressé par les ingénieurs et comprenant la construction d'un quai à ouvrir au pied de la falaise qui limite l'Est de la plage, et celle d'un chemin d'accès reliant ce quai à la ville. Ces travaux ont été exécutés en 1868.

En 1875, on reconnut la nécessité d'augmenter quelque peu l'abri du quai par la construction d'une petite jetée de 40 mètres de longueur, enracinée à la falaise à une quinzaine de mètres de son extrémité. Les travaux ont été approuvés le 12 août 1874 et exécutés l'année suivante.

Enfin une décision ministérielle du 3 août 1885 a approuvé la construction d'un nouveau quai à ouvrir dans la falaise Ouest et celle d'un chemin d'accès traversant à gué l'oued Gazouana.

Ces travaux ont été entrepris et terminés dans le courant de l'année 1887. Leur exécution a notablement facilité les opérations d'embarquement et de débarquement qui peuvent désormais s'effectuer au quai de l'Ouest ou à celui de l'Est, selon la direction du vent.

Sur la pointe Ouest s'élève un phare du 4e ordre qui suffit pour assurer la sécurité de la navigation dans ces parages.

C'est à quelques kilomètres au Sud de Nemours, dans la vallée de l'oued Gazouana, que se trouve le marabout de Sidi-Brahim, auquel se rattache un souvenir à la fois glorieux et cruel de la conquête de l'Algérie. A la suite de l'expédition du Dahra et en représailles des exécutions militaires dont les grottes de cette région ont été le théâtre, le colonel de Montagnac fut attiré dans une embuscade avec une colonne de 424 hommes. Surpris et enveloppé par une nuée de cavaliers arabes, il fut tué un des premiers, et sa colonne succomba presque en entier après des prodiges de valeur. Il ne resta que quatorze survivants pour apporter à Nemours la nouvelle de ce désastre. Un monument commémoratif de ce fait d'armes est élevé près du marabout et renferme les restes des soldats qui y ont trouvé la mort.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

En outre des travaux de défense de la ville, qui ont donné lieu à une dépense de 188,000 francs, les ouvrages du port de Nemours ne comprennent que le quai de la falaise Est, la petite jetée qui l'abrite et le quai de la falaise Ouest.

Le quai de l'Est a 40 mètres de longueur et une largeur variable de 6 à 15 mètres; il est arasé à 2^m,50 au-dessus du niveau de la mer; un escalier de 1^m,50 de largeur et une grue de 3 tonnes facilitent les opérations d'embarquement et de débarquement : cet ouvrage a coûté 54,000 francs.

La jetée d'abri a 40 mètres de longueur; elle est constituée par un noyau en enrochements naturels ayant 6 mètres de largeur en couronne, arasé à 2^m,60 au-dessus du niveau de la mer et dont le talus Nord est protégé par un revêtement en blocs artificiels de 15 mètres cubes : la construction de cette jetée a donné lieu à une dépense de 75,000 francs.

Le quai de la falaise Ouest a 42^m,50 de longueur et une largeur variable de 5 à 20 mètres; il est arasé à 1^m,50 au-dessus du niveau de la mer. La dépense s'est élevée à la somme de 71,328 fr. 86.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

Le mouvement commercial du port de Nemours a été en progressant jusqu'à ces dernières années, mais il paraît avoir atteint un maximum qu'il dépassera difficilement, eu égard au peu d'étendue de la région qu'il est appelé à desservir. Le trafic du port a été de 14,619 tonnes en 1885, savoir 3,148 tonnes à l'importation et 11,471 tonnes à l'exportation.

Les céréales et l'alfa tiennent le premier rang des marchandises exportées; les marchandises importées comprennent les matériaux de construction, la houille et les objets manufacturés nécessaires à la consommation de la région environnante.

L'exploitation des carrières de marbre onyx translucide reconnues près du marabout de Sidi-Brahim et des nombreuses mines de fer, de plomb et de zinc qui existent dans tout le massif montagneux des Traras, pourra peut-être apporter par la suite, au port de Nemours, un nouvel élément de prospérité.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées	0m,60
Superficie affectée au séjour des navires	Toute la baie.
Longueur totale des quais	82m,50
Superficie totale des terre-pleins des quais	10 ares.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888	388,328 fr. 86

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[x].				tonn[x].		tonn[x].		tonn[x].
1879	Français..	49	99	148	3,746	102	»	102	34,615	»	»	309	40,423
	Étrangers.	16	43	59	2,062	»	»	»	»	»	»		
1880	Français..	63	37	100	2,817	99	»	99	40,984	»	»	276	49,312
	Étrangers.	8	65	73	2,668	»	4	4	2,843	»	»		
1881	Français..	59	67	126	3,092	117	»	117	54,731	»	»	279	61,032
	Étrangers.	16	15	31	1,781	3	»	3	1,399	2	29		
1882	Français..	108	47	155	4,872	117	5	122	55,225	2	210	306	62,538
	Étrangers.	18	7	25	880	»	1	1	1,293	1	58		
1883	Français..	53	46	99	3,426	186	79	265	62,583	»	»	399	69,807
	Étrangers.	11	12	23	1,259	5	4	9	2,339	3	200		
1884	Français..	35	26	61	1,930	98	43	141	32,942	1	25	230	37,920
	Étrangers.	6	15	21	679	»	6	6	2,344	»	»		
1885	Français..	33	27	60	1,884	117	61	178	58,547	»	»	295	66,515
	Étrangers.	4	41	45	1,891	»	12	12	4,193	»	»		
1886	Français..	28	19	47	1,750	117	50	167	54,726	»	»	321	60,562
	Étrangers.	7	99	106	3,563	»	1	1	503	»	»		
1887	Français..	16	29	45	1,311	132	70	202	84,823	»	»	280	88,819
	Étrangers.	2	29	31	1,684	»	2	2	1,001	»	»		
1888	Français..	26	36	62	1,954	125	56	181	91,710	»	»	264	95,702
	Étrangers.	2	18	20	910	»	1	1	1,128	»	»		

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn².				tonn².		tonn².		tonn².
1879	Français..	92	56	148	3,746	102	»	102	34,616	»	»	309	40,423
	Étrangers.	54	5	59	2,062	»	»	»	»	»	»		
1880	Français..	81	16	97	2,758	99	»	99	41,067	»	»	278	49,262
	Étrangers.	64	9	73	2,596	4	»	4	2,841	»	»		
1881	Français..	94	32	126	3,089	114	»	114	54,731	»	»	270	60,424
	Étrangers.	23	5	28	1,772	2	»	2	832	»	»		
1882	Français..	99	56	155	4,671	115	»	115	52,225	»	»	298	59,651
	Étrangers.	24	2	26	895	2	»	2	1,860	»	»		
1883	Français..	86	14	100	3,363	119	47	166	59,137	»	»	303	65,811
	Étrangers.	20	5	25	772	7	2	9	2,339	3	200		
1884	Français..	42	18	60	1,925	83	58	141	32,942	1	25	229	37,915
	Étrangers.	17	4	21	679	6	»	6	2,344	»	»		
1885	Français..	44	15	59	1,882	110	68	178	58,547	»	»	298	66,508
	Étrangers.	35	9	44	1,886	11	1	12	4,193	»	»		
1886	Français..	39	8	47	1,750	93	74	167	54,726	»	»	322	60,547
	Étrangers.	100	7	107	3,568	1	»	1	503	»	»		
1887	Français..	39	7	46	1,272	109	94	203	84,872	»	»	282	88,829
	Étrangers.	25	6	31	1,684	1	1	2	1,001	»	»		
1888	Français..	43	18	61	1,950	111	70	181	91,710	»	»	263	95,698
	Étrangers.	12	8	20	910	1	»	1	1,128	»	»		

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

ANNÉES.	IMPORTATIONS PROVENANT DE PORTS FRANÇAIS et étrangers.	EXPORTATIONS À DESTINATION DE PORTS FRANÇAIS et étrangers.
	tonnes.	tonnes.
1879	2,195	6,006
1880	2,248	10,994
1881	8,588	6,601
1882	13,420	2,730
1883	13,249	5,354
1884	7,685	5,223
1885	3,148	11,471
1886	3,206	13,667
1887	3,129	10,813
1888	3,323	16,574

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	TAXE DES SELS.
	fr. c.	francs.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1879	31,792 87	"	2,266 47	408 23	7,527 67
1880	20,669 08	"	2,939 93	320 26	9,168 39
1881	19,672 21	"	2,626 84	1,034 20	12,696 00
1882	25,079 65	"	2,987 76	512 89	17,816 00
1883	20,355 00	"	3,727 00	721 00	18,546 00
1884	6,922 00	"	1,690 00	129 00	9,009 00
1885	5,331 00	"	2,775 00	119 00	3,847 00
1886	8,323 60	"	217 88	196 83	"
1887	11,433 63	"	281 66	150 93	"
1888	25,993 53	"	233 21	219 98	"

Digitized by Google

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

ANNÉES.	ARRIVAGES.			DÉPARTS.		
	VOYAGEURS.	CHEVAUX.	VOITURES.	VOYAGEURS.	CHEVAUX.	VOITURES.
1879.....	1,604	29	6	1,504	24	2
1880.....	1,240	30	3	1,712	25	1
1881.....	1,029	18	4	1,255	14	2
1882.....	1,357	40	5	1,601	32	4
1883.....	2,428	48	22	2,297	37	7
1884.....	1,784	"	"	930	"	"
1885.....	1,151	"	1	1,049	2	"
1886.....	1,065	22	14	1,051	7	2
1887.....	1,180	11	4	1,228	9	"
1888.....	1,309	7	6	1,428	6	3

Digitized by Google

PORT DE BENI-SAF.

NOTICE PAR M. GENTY,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de Beni-Saf a été concédé par décret du 14 juin 1876 à la Compagnie des mines de Soumah et de la Tafna, fusionnée aujourd'hui avec la Compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid.

Ce port est situé au fond d'une baie très ouverte qui s'étend de Rachgoun au cap Figalo, à 4 milles à l'Est de l'embouchure de la Tafna dont le bassin comprend la presque totalité de l'arrondissement de Tlemcen, et au confluent de deux petits ravins : l'oued Hamed et l'oued Boukourdan.

Sa position géographique est la suivante : longitude Ouest 3° 42′ 10″; latitude Nord 35° 18′ 29″.

De part et d'autre du port, la côte est formée par de hautes falaises constituées par des bancs de grès alternant avec de puissantes couches de sable et reposant sur un substratum de roches anciennes très dures. Ces falaises, sous l'action des vagues et des intempéries, subissent des éboulements qui, repris par la mer pendant les gros temps et transportés d'un côté ou de l'autre suivant la direction des courants, viennent remplir les anses et le port lui-même de dépôts sableux.

La région qui entoure Beni-Saf, jusqu'à une distance de 10 kilomètres, est extrêmement riche en minerais de fer, dont l'exploita-

Digitized by Google

tion a pris depuis quelques années une très grande importance et a attiré sur ce point, naguère désert, une nombreuse population d'ouvriers et de commerçants. Une petite ville s'y est rapidement créée et des habitations s'élèvent aujourd'hui sur toutes les pentes dominant le port et notamment sur la rive droite de l'oued Hamed, où la compagnie concessionnaire des mines et du port a établi ses premières installations. Une source captée par la Compagnie assure à la nouvelle ville une eau abondante et saine et permet même la culture de quelques jardins maraîchers.

Le port de Beni-Saf est à 68 kilomètres de Tlemcen et à 30 kilomètres d'Aïn-Témouchent; il est relié à ces deux villes par des routes en lacunes, sur lesquelles les transports sont difficiles et onéreux, surtout pendant la mauvaise saison; le trafic du port gagnerait sans aucun doute à l'achèvement de ces deux voies de communication.

D'après les observations faites au phare de l'île de Rachgoun, les vents dominants dans ces parages sont ceux d'Ouest et de N. O. pendant la saison d'hiver, et ceux d'Est et de N. E. pendant la saison d'été; ces derniers sont rarement violents, tandis que les premiers occasionnent généralement les plus fortes tempêtes.

Près de terre, les courants sont variables selon la direction des vents, et les ouvrages du port s'ensablent à l'Est comme à l'Ouest; toutefois les courants dominants sont ceux de l'Ouest, et c'est de cette direction surtout que viennent les apports de sable qui comblent les anses et forment des lignes de dunes sur plusieurs points de la côte, notamment à l'embouchure du Rio-Salado. Plus au large on rencontre le courant général vers l'Est qui règne sur toute cette partie des côtes de la Méditerranée.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Les mines de Beni-Saf ont été acquises par la Compagnie de Soumah et de la Tafna au mois de février 1874. A cette époque, les navires ne pouvaient approcher de la côte qu'à une distance minimum de 500 mètres, et l'on transbordait le minerai dans de petites barques que la plus faible houle obligeait de tirer à la plage; d'un autre côté, à la moindre apparence de mauvais temps, les navires étaient obligés de dérader et de partir avant d'avoir complété leur chargement.

On ne pouvait, dans de semblables conditions, assurer l'exportation d'un tonnage important en rapport avec la production considérable que les gîtes étaient susceptibles de fournir et la Compagnie prit de suite le parti de construire un port où les navires pussent trouver un abri en tout temps et effectuer leur chargement sans discontinuité.

Une demande adressée à cet effet par la Compagnie, le 24 mai 1875, fut soumise à l'instruction réglementaire, et le 14 juin 1876, un décret du Président de la République prononçait la déclaration d'utilité publique des travaux de construction du port de Beni-Saf et autorisait la Compagnie de Soumah et de la Tafna à établir ce port à ses frais, risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt du Gouvernement, conformément aux dispositions générales d'un plan présenté par elle et aux conditions d'un cahier des charges annexé.

Voici, en résumé, les principales obligations imposées à la Compagnie par ce cahier des charges :

1° Obligation d'exécuter les travaux sous le contrôle et la sur-

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

veillance de l'Administration et conformément aux projets préalablement approuvés par elle;

2° Obligation d'entretenir le port pendant toute la durée de la concession fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans;

3° Faculté du rachat de la concession entière du port réservée au Gouvernement;

4° Obligation pour la Compagnie de recevoir tous les navires que les gros temps conduiraient à se réfugier dans le port, sans qu'ils puissent être assujettis à aucun droit quelconque d'entrée, de tonnage ou d'ancrage;

5° Établissement à ses frais des voies d'accès aux quais et jetées mis à la disposition du public.

Voici maintenant les avantages accordés à la Compagnie en compensation des travaux et dépenses laissés à sa charge :

1° Jouissance pendant la durée entière de la concession des ouvrages du port, jetées, quais et dépendances;

2° Droit exclusif à l'accostage des quais construits sur les jetées de l'Ouest et du large;

3° Perception, conformément aux tarifs annexés, de droits pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises autres que celles en provenance ou à destination de la Compagnie, ainsi que des droits de magasinage ou entrepôt de ces marchandises sur les quais et les terre-pleins.

Les travaux du port ont été entrepris au commencement de l'année 1877 et terminés à la fin de l'année 1880; une décision du Gouverneur général de l'Algérie en date du 30 mai 1881 en a prononcé la réception définitive.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Beni-Saf est constitué par un bassin rectangulaire de 18 hectares environ, abrité par trois jetées dites *de l'Est, de l'Ouest* et *du Nord*. Les deux premières sont enracinées au rivage et dirigées vers le Nord 26° 30′ O.; la jetée du Nord, appelée aussi *jetée du large*, court dans une direction perpendiculaire et se raccorde avec la jetée Ouest par une courbe de 60 mètres de rayon. La distance entre les jetées de l'Est et de l'Ouest est de 360 mètres d'axe en axe; la passe d'entrée, ouverte entre la jetée du large et l'extrémité de la jetée de l'Est a 160 mètres de largeur au niveau de la mer. Enfin, la jetée du Nord se prolonge sur 160 mètres au delà de l'alignement de la jetée de l'Est pour couvrir la passe et l'avant-port.

La jetée de l'Est, destinée à l'usage du public, est formée par un noyau en enrochements naturels recouvert à la cote $2^m,50$ par un terre-plein empierré; elle est desservie par des voies ferrées et deux appontements en charpente établis sur son parement intérieur et permettant l'accostage des embarcations.

Le profil de la jetée de l'Ouest comprend un massif en enrochements naturels de 14 mètres d'épaisseur au niveau de la mer, couronné par une plate-forme en maçonnerie de 7 mètres de largeur et de 2 mètres de hauteur, arasée à la cote $2^m,50$. Cette plate-forme est surmontée d'un mur en arcades de 4 mètres de largeur et de $4^m,50$ de hauteur qui supporte les voies ferrées desservant le quai de chargement des minerais établi à 400 mètres de l'origine de la jetée; à partir de ce point le talus du large est défendu par un revêtement en blocs artificiels de 15 mètres cubes, et le mur d'abri est construit en maçonnerie pleine.

Digitized by Google

Les enrochements naturels qui constituent le noyau de la jetée du large ne s'élèvent que jusqu'à 1 mètre au-dessous du niveau de la mer; le massif ainsi formé est protégé à sa partie supérieure par un revêtement en blocs artificiels, qui descend du côté du port jusqu'à la cote 3 mètres au-dessous du niveau de la mer, et, sur le talus du large, jusqu'à une profondeur de 5 mètres au-dessous de ce même niveau. Du côté du large, le revêtement en blocs artificiels s'appuie à sa partie inférieure sur une risberme à talus très adouci constituée par des blocs naturels de très fortes dimensions.

Dans la partie de la jetée du Nord couvrant l'intervalle des jetées de l'Est et de l'Ouest, la digue est couronnée par une plate-forme maçonnée de $6^m,60$ de largeur, élevée jusqu'à $2^m,50$ au-dessus du niveau de la mer, et par un mur d'abri construit sur cette plate-forme et formé par une rangée de blocs en maçonnerie ayant 4 mètres de longueur, 3 mètres de largeur et $2^m,50$ de hauteur. Ce mur d'abri est protégé lui-même du côté du large par des blocs artificiels en maçonnerie établis à la partie supérieure du talus de la digue et s'élevant jusqu'à la cote $3^m,50$.

La partie de la jetée du large couvrant l'avant-port est couronnée par une plate-forme maçonnée ayant les mêmes dimensions que celle décrite ci-dessus. Un feu de port est établi à l'extrémité de cette partie de la jetée du large.

Ainsi établis, les ouvrages du port ont résisté à toutes les tempêtes et notamment à celle des 8 et 9 février 1886 qui, bien qu'ayant été dans ces parages d'une violence exceptionnelle, n'a pas déplacé un seul bloc des jetées. La solidité de ces ouvrages est donc aujourd'hui parfaitement démontrée et la Compagnie concessionnaire n'a plus à se préoccuper que des ensablements qui menacent d'envahir le port et la passe.

Mais, à ce point de vue, la situation est beaucoup moins inquiétante qu'on n'aurait pu le craindre tout d'abord, et à l'aide d'un seul bateau dragueur à pompe centrifuge, la Compagnie est arrivée, non seulement à enlever les apports de sable postérieurs à la construc-

Digitized by Google

tion des jetées, mais encore à approfondir une partie du bassin. C'est ainsi que les fonds qui, dans le principe, atteignaient à peine 7 mètres, dépassent maintenant 8 et 9 mètres jusqu'à 200 mètres au moins au Sud de la jetée du large, de sorte que, sur près de la moitié de sa superficie, le port est devenu accessible aux plus grands navires.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

L'importance commerciale du port de Beni-Saf est devenue rapidement très considérable; les exportations de minerai, qui n'étaient que de 9,444 tonnes en 1874, ont atteint 211,359 tonnes en 1880, dès que la construction des jetées a été assez avancée pour assurer la sécurité des navires. Elles ont été constamment en croissant depuis cette époque, et en 1885 elles ont atteint le chiffre de 287,921 tonnes. Le minerai est expédié en France, en Angleterre et en Amérique.

Les importations ne comprennent que quelques matériaux de construction, la houille et les produits nécessaires à la consommation des habitants.

Le port de Beni-Saf n'est donc utilisé jusqu'à présent que par la Compagnie des mines, et le but spécial qu'elle s'était proposé en le construisant a été parfaitement rempli.

Mais la situation de ce port, presque à l'embouchure de la Tafna, l'appelle à un avenir plus brillant encore et il y a lieu de croire que son trafic se développera dans une large mesure, lorsque l'amélioration des voies de communication existantes, et surtout la construction d'un chemin de fer le reliant à Tlemcen, permettront d'y amener, dans des conditions économiques, les produits de la riche région dont il est le débouché naturel.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées		$0^m,65$
Chenal entre les jetées.	Largeur à l'entrée	160 mètres.
	Profondeur d'eau	$8^m,20$
Superficie affectée au séjour des navires		1,080 mètres carrés.

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					ton[x].				ton[x].		ton[x].		ton[x].
1874	Français..	»	»	2	»	»	»	11	»	»	»	20	»
	Étrangers.	»	»	4	»	»	»	3	»	»	»		
1875	Français..	»	»	17	»	»	»	7	»	77	»	135	»
	Étrangers.	»	»	8	»	»	»	26	»	»	»		
1876	Français..	»	»	1	»	»	»	23	»	173	»	211	»
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	14	»	»	»		
1877	Français..	55	12	67	3,305	27	5	32	8,847	»	»	136	20,940
	Étrangers.	4	1	5	2,034	»	32	32	6,754	»	»		
1878	Français..	99	16	115	4,356	40	59	99	23,192	»	»	222	30,006
	Étrangers.	4	2	6	1,106	»	2	2	1,352	»	»		
1879	Français .	113	8	121	2,737	40	60	100	26,842	»	»	263	61,101
	Étrangers.	4	»	4	1,023	2	36	38	30,499	»	»		
1880	Français..	97	8	105	2,985	57	111	168	52,683	»	»	379	134,366
	Étrangers.	13	2	15	2,164	9	82	91	76,534	»	»		
1881	Français..	117	8	125	1,613	49	98	147	49,943	2	553	409	157,876
	Étrangers.	10	1	11	553	4	119	123	105,164	1	50		
1882	Français..	68	4	72	1,893	69	45	114	69,891	31	5,742	355	195,213
	Étrangers.	10	6	16	1,517	1	118	119	116,003	3	167		
1883	Français..	27	7	34	2,001	82	43	125	43,149	10	2,263	315	181,619
	Étrangers.	7	3	10	1,259	6	130	136	132,947	»	»		
1884	Français..	52	17	69	2,226	63	39	102	50,521	19	773	328	176,574
	Étrangers.	2	»	2	34	2	130	132	122,913	4	107		
1885	Français..	39	12	51	1,327	23	53	76	46,411	21	1,605	340	211,534
	Étrangers.	3	7	10	1,531	2	174	176	158,678	6	1,982		
1886	Français..	44	8	52	1,259	34	60	94	56,178	11	675	338	231,144
	Étrangers.	1	10	11	1,086	»	160	160	171,556	10	390		
1887	Français..	17	8	25	575	32	36	68	37,747	8	707	201	143,799
	Étrangers.	1	3	4	164	1	94	95	104,564	1	42		
1888	Français..	27	11	38	1,202	39	20	59	10,197	14	587	242	121,462
	Étrangers.	»	7	7	143	»	123	123	109,277	1	56		

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					ton^x.				ton^x.		ton^x.		ton^x.
1874	Français..	»	»	2	375	»	»	11	5,729	»	»	20	9,444
	Étrangers.	»	»	4	540	»	»	3	2,800	»	»		
1875	Français..	»	»	17	5,760	»	»	7	5,210	77	2,611	135	39,286
	Étrangers.	»	»	8	1,775	»	»	26	23,930	»	»		
1876	Français..	»	»	1	300	»	»	23	12,130	73	13,420	211	42,359
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	14	12,930	100	3,579		
1877	Français..	67	4	71	3,464	6	1	7	12,426	»	»	89	21,723
	Étrangers.	3	1	4	1,005	7	»	7	4,828	»	»		
1878	Français..	116	1	117	4,371	92	6	98	21,997	»	»	223	28,826
	Étrangers.	3	3	6	1,106	2	»	2	1,352	»	»		
1879	Français..	115	4	119	4,662	85	9	94	21,265	»	»	252	54,209
	Étrangers.	1	3	4	823	34	1	35	27,459	»	»		
1880	Français..	108	2	110	3,146	177	8	185	54,487	»	»	402	140,205
	Étrangers.	5	9	14	2,419	91	2	93	80,153	»	»		
1881	Français..	91	30	121	3,777	144	6	150	47,446	2	553	399	157,041
	Étrangers.	3	3	6	311	119	»	119	104,904	1	50		
1882	Français..	35	38	73	1,995	72	44	116	85,205	31	5,742	359	207,590
	Étrangers.	6	11	17	1,444	119	»	119	113,037	3	167		
1883	Français..	52	7	59	2,131	78	41	119	171,373	10	2,263	296	303,465
	Étrangers.	5	5	10	243	92	6	98	127,455	»	»		
1884	Français..	52	17	69	2,226	46	58	104	50,766	19	773	328	176,768
	Étrangers.	»	4	4	90	132	»	132	122,913	»	»		
1885	Français..	9	42	51	1,327	38	39	77	46,538	20	1,478	338	209,521
	Étrangers.	5	5	10	1,199	175	1	176	157,955	4	1,024		
1886	Français..	18	5	23	537	36	31	67	37,506	9	890	202	144,446
	Étrangers.	1	3	4	599	96	»	96	104,458	3	456		
1887	Français..	3	27	30	735	29	69	98	58,144	11	675	339	223,207
	Étrangers.	8	4	12	981	172	3	175	162,304	13	368		
1888	Français..	33	7	40	1,202	16	40	56	10,132	17	1,059	240	134,558
	Étrangers.	5	3	8	1,756	112	2	114	120,277	5	132		

Digitized by Google

MOUVEMENT DES MARCHANDISES.

ANNÉES.	IMPORTATIONS PROVENANT DE PORTS FRANÇAIS et étrangers.	EXPORTATIONS À DESTINATION DE PORTS FRANÇAIS et étrangers.
	tonnes.	tonnes.
1876	"	42,359
1877	"	34,169
1878	"	31,654
1879	"	74,117
1880	"	211,359
1881	"	251,903
1882	"	261,480
1883	"	277,626
1884	"	254,730
1885	"	287,921
1886	"	342,982
1887	"	225,551
1888	"	224,075

Les importations ne sont pas connues.
Les exportations ci-dessus ne comprennent que les minerais de la Compagnie de Mokta-el-Hadid.

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES[1].	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	TAXE DES SELS.
	fr. c.	francs.	fr. c.	fr. c.	francs.
1877	770 25	"	158 10	289 50	"
1878	705 20	"	275 60	121 00	"
1879	1,518 80	"	2,170 60	429 25	"
1880	2,882 25	"	6,669 85	177 50	"
1881	8,026 21	"	9,483 03	524 00	"
1882	9,408 20	"	9,277 20	530 90	"
1883	8,179 63	"	9,131 20	1,382 10	"
1884	5,881 00	"	7,434 00	552 00	"
1885	3,836 00	"	10,147 00	920 00	"
1886	1,683 00	"	249 02	383 05	"
1887	5,134 37	"	221 95	580 74	"
1888	1,651 04	"	171 85	575 24	"

[1] La douane a été établie à Beni-Saf le 1er mai 1877.

Digitized by Google

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

	ARRIVAGES. — Voyageurs.	DÉPARTS. — Voyageurs.
1881	221	11
1882	757	571
1883	607	603
1884	533	336
1885	192	220
1886	347	133
1887	107	70
1888	156	81

Il n'a été tenu compte des voyageurs qu'à partir du mois de septembre 1881.

Digitized by Google

PORT DE MERS-EL-KÉBIR.

NOTICE PAR M. GENTY,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port de Mers-el-Kébir est situé dans la partie occidentale de la baie d'Oran, à 3 milles au N. O. de cette ville. Sa position géographique déterminée par celle du phare est la suivante : latitude Nord, 35° 44′ 21″; longitude Ouest, 3° 1′ 52″.

La rade est couverte au Nord par la pointe ou presqu'île de Mers-el-Kébir, contrefort rocheux de 300 mètres environ de largeur, qui s'avance dans l'Est jusqu'à une distance de 900 mètres et dont les bords escarpés tombent à pic dans la mer; elle est parfaitement abritée à l'Ouest et au Sud par les hautes montagnes du Santon et du Murdjadjo, et du Sud au N. E par les terres de la côte Est de la baie d'Oran. Les seuls vents à craindre, à Mers-el-Kébir, sont donc ceux du N. E., qui occasionnent un violent ressac dans l'intérieur de la rade. Mais les navires mouillent sur un fond de sable fin de bonne tenue, et ils y sont toujours en parfaite sécurité.

Les vents régnants sont ceux de l'Est au Nord en été, et ceux du Nord à l'Ouest en hiver; les mauvais temps les plus fréquents viennent du N. O.

Le courant général vers l'Est vient battre la côte Est de la baie d'Oran à la hauteur de la pointe de l'Aiguille, et il donne naissance à un contre-courant qui se dirige le long de la côte au Sud et

Digitized by Google

au S. O., passe devant les jetées d'Oran et vient contourner l'anse de Mers-el-Kébir, d'où il sort par l'Est, en suivant la côte Sud de la pointe.

Le phare de Mers-el-Kébir est construit à l'extrémité Est de la presqu'île, dans l'enceinte d'un vieux fort dont les murailles très élevées affleurent les bords de la falaise; c'est un feu fixe blanc, visible à 8 milles.

Le village de Mers-el-Kébir est situé entre l'extrémité Ouest du fort et le pied du Santon; un second village, celui de Saint-André, a été construit à une distance d'environ 1,200 mètres sur le versant S. E. du pied de la montagne; ils sont habités l'un et l'autre par des pêcheurs qui portent à Oran les produits de leur industrie.

Le port de Mers-el-Kébir est relié à Oran et au reste du département par la route nationale n° 2, de Mers-el-Kébir à Tlemcen.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Mers-el-Kébir (*Portus divini* des anciens) a été jusqu'à ces derniers temps le véritable port d'Oran; aussi son histoire se confond-elle avec celle de cette ville, et il suffira de rappeler ici très succinctement, avec leurs dates, les faits les plus récents qui s'y rattachent.

Le 14 août 1415, les Portugais s'emparent d'Oran et de Mers-el-Kébir pour mettre fin aux excursions des pirates qui ravageaient les côtes de l'Espagne et du Portugal; mais ils n'y restent que vingt-deux ans, et en 1437 la ville et son port retombent au pouvoir des Beni-Zian de Tlemcen.

Les deux places sont reprises par les Portugais en 1471, puis rétrocédées aux Maures en 1477.

Le 30 octobre 1505, le marquis de Camarès s'empare de Mers-el-Kébir pour le compte de l'Espagne, après un siège de cinquante jours, et c'est là que débarque, le 17 mai 1509, l'expédition dirigée par le cardinal Ximénès, qui prit Oran le lendemain.

Repris en 1708 par Baba-Hanan, le fort de Mers-el-Kébir retomba, en 1732, aux mains des Espagnols qui l'évacuèrent définitivement, en même temps qu'Oran, au commencement de l'année 1792.

Le général Danrémont en prit possession, au nom de la France, le 14 décembre 1830.

Les premiers travaux exécutés à Mers-el-Kébir comprennent la construction d'un petit débarcadère dans le fond de la rade et d'un quai de 12 mètres de longueur en retour sur sa face Ouest.

Ces travaux ont été approuvés par décision du 30 septembre 1839, et exécutés dans le courant de l'année suivante.

Digitized by Google

A cette époque, les communications autour de la rade étaient assurées par une route très étroite, suivant le bord de la mer, et protégée seulement par des enrochements qui étaient bouleversés à chaque coup de mer; la circulation y était en tout temps difficile et dangereuse, et elle devenait fréquemment impossible pendant des périodes plus ou moins longues. La construction d'un quai tout le long du rivage était donc indispensable, tant pour élargir et défendre contre la mer la chaussée existante, que pour faciliter les communications entre la rade et la terre.

Le projet de cet ouvrage fut approuvé le 26 juillet 1845; les travaux avaient été entrepris en 1843; ils ont été achevés à la fin de l'année 1846.

En 1845, le service des ponts et chaussées présenta le projet d'une cale à construire au-dessous du village de pêcheurs qui venait de s'établir à Saint-André, afin de permettre le halage à terre des embarcations. Ce projet a été approuvé le 14 novembre 1846, et les travaux ont été exécutés pendant les années 1847 et 1848.

Enfin, un projet d'allongement du débarcadère de Mers-el-Kébir fut approuvé le 1er juin 1859 et exécuté à la fin de cette même année, et dans les premiers mois de l'année suivante.

Il n'a rien été fait depuis lors pour améliorer la rade de Mers-el-Kébir, malgré l'importance stratégique que lui assurent la sûreté et l'étendue de son mouillage et sa situation aux portes d'Oran, en face de Gibraltar et de l'Espagne et dans le voisinage de la frontière du Maroc.

Préoccupé des services que la rade de Mers-el-Kébir pourrait être appelée à rendre dans le cas d'une guerre maritime, le service des ponts et chaussées a étudié, en 1852, le projet des établissements maritimes à créer dans la rade, en vue d'offrir à une escadre les moyens de s'y ravitailler et de se réparer après un combat. Ce projet, dont la dépense s'élevait à 30 millions, comprenait :

1° La construction d'une jetée de 300 mètres de longueur,

Digitized by Google

partant de la pointe Sud et courant dans la direction du S. 44° E. et destinée à porter de 55 à 85 hectares la partie abritée de la rade;

2° La construction d'une darse de 30 hectares et la conquête, sur la mer, de vastes terre-pleins pour les établissements de la marine;

3° La construction d'une forme de radoub.

Mais les propositions des ingénieurs ont été rejetées par une décision ministérielle du 30 août 1854, et personne, depuis lors, n'est revenu sur la question.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DES OUVRAGES DU PORT.

Le quai de Mers-el-Kébir s'étend le long du rivage sur une longueur de 430 mètres.

A son extrémité Est, au pied des murailles du fort, se trouve une petite cale pavée destinée à la réparation des embarcations de la marine. Elle a 9 mètres de largeur moyenne sur $14^{m},10$ de longueur, et elle est précédée d'une avant-cale en maçonnerie de 2 mètres de largeur et de $17^{m},70$ de longueur, dont le seuil inférieur est établi à $2^{m},10$ au-dessous du niveau de la mer.

A l'Ouest de la cale et jusqu'au débarcadère, le terre-plein est soutenu par un mur vertical de $1^{m},25$ de hauteur établi à la partie supérieure d'un massif en béton de 2 mètres d'épaisseur moyenne, s'élevant jusqu'au niveau de la mer et fondé directement sur le rocher par une profondeur d'eau de $2^{m},50$ environ.

Au delà du débarcadère, le quai est formé par un pavage incliné, de $5^{m},20$ de largeur totale, compris entre deux bordures en pierres de taille de très fortes dimensions. Le sommet du plan incliné est à $1^{m},40$, et son arête inférieure à $0^{m},40$ seulement au-dessus du niveau de la mer. Les pierres de taille du seuil reposent sur un mur en béton de $2^{m},05$ d'épaisseur moyenne fondé sur le rocher par des profondeurs d'eau variant de 2 mètres à $3^{m},70$.

Le débarcadère a $15^{m},75$ de longueur sur $7^{m},50$ de largeur; il est établi par des fonds de $0^{m},50$ à 3 mètres sur sa face Est, de $3^{m},20$ sur sa face Sud, et de 1 à 3 mètres sur sa face Ouest. Il est constitué sur ses trois faces par des murs de $1^{m},20$ d'épaisseur et de $1^{m},40$ de hauteur, fondés sur des massifs de béton de $2^{m},15$ d'épaisseur moyenne et couronnés par une bordure en pierres de taille de $0^{m},80$ de largeur. Le vide entre les murs a été rempli

Digitized by Google

par un remblai en moellons et pierrailles recouvert d'un pavage maçonné.

L'ensemble de ces ouvrages a donné lieu à une dépense de 275,000 francs environ.

La cale de Saint-André a 126 mètres de longueur, 22 mètres de largeur à son extrémité Sud et 16 mètres seulement à son extrémité Nord. Sa pente moyenne est de $0^{m},04$ par mètre. Le seuil est formé par une bordure en pierres de taille, établie à la partie supérieure d'un mur en béton de 1 mètre d'épaisseur fondé sur le rocher par des fonds de $1^{m},10$.

La construction de cet ouvrage a donné lieu à une dépense de 56,000 francs.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

Le mouvement commercial du port de Mers-el-Kébir est nul; on n'y débarque que le charbon nécessaire au ravitaillement des navires de guerre qui viennent mouiller dans la rade.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées	N'a pas été observée.
Superficie affectée au séjour des navires	40 hectares.
Longueur totale des quais	430 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais	1,868 mètres carrés.
Dépenses totales de l'établissement au 1er janvier 1888	332,000 francs.

ENTRÉES.

Années.	Nationalités.	Navires à voiles. Nombre de navires chargés.	Navires à voiles. Nombre de navires sur lest.	Navires à voiles. Nombre de navires Total.	Navires à voiles. Tonnage.	Navires à vapeur. Nombre de navires chargés.	Navires à vapeur. Nombre de navires sur lest.	Navires à vapeur. Nombre de navires Total.	Navires à vapeur. Tonnage.	Relâcheurs. Nombre.	Relâcheurs. Tonnage.	Total des trois catégories. Nombre.	Total des trois catégories. Tonnage.
					tonn².				tonn².		tonn².		tonneaux.
1883	Français..	18	64	82	2,708	"	"	"	"	15	3,573	179	11,360
	Étrangers.	10	70	80	3,609	"	"	"	"	2	1,470		
1884	Français..	20	22	42	1,540	"	"	"	"	57	22,250	216	50,239
	Étrangers.	30	42	72	6,109	"	"	"	"	45	20,340		
1885	Français..	233	1	234	29,511	6	1	7	24,722	82	31,057	982	176,440
	Étrangers.	7	1	8	883	"	2	2	2,163	649	88,104		
1886	Français..	4	"	4	725	"	"	"	"	65	8,352	139	33,535
	Étrangers.	"	"	"	"	"	"	"	"	70	24,458		
1887	Français..	6	"	6	615	"	"	"	"	72	5,738	159	22,357
	Étrangers.	"	"	"	"	"	"	"	"	81	16,004		
1888	Français..	4	"	4	582	"	"	"	"	57	1,566	106	5,217
	Étrangers.	"	"	"	"	"	"	"	"	45	3,069		

Digitized by Google

SORTIES.

Années.	Nationalités.	Navires à voiles. Nombre de navires chargés.	Navires à voiles. Nombre de navires sur lest.	Navires à voiles. Nombre de navires Total.	Navires à voiles. Tonnage.	Navires à vapeur. Nombre de navires chargés.	Navires à vapeur. Nombre de navires sur lest.	Navires à vapeur. Nombre de navires Total.	Navires à vapeur. Tonnage.	Relâcheurs. Nombre.	Relâcheurs. Tonnage.	Total des trois catégories. Nombre.	Total des trois catégories. Tonnage.
					tonn^x.				tonn^x.		tonn^x.		tonneaux.
1883	Français..	18	64	82	2,708	"	1	"	"	15	3,573	179	11,360
	Étrangers.	10	70	80	3,609	"	"	"	"	2	1,470		
1884	Français..	20	20	40	1,148	"	"	"	"	57	22,250	210	48,847
	Étrangers.	28	40	68	5,109	"	"	"	"	45	20,340		
1885	Français..	233	1	234	29,511	6	1	7	24,722	82	31,057	982	176,440
	Étrangers.	7	1	8	883	"	2	2	2,163	649	88,104		
1886	Français..	4	"	4	725	"	"	"	"	65	8,352	139	33,535
	Étrangers.	"	"	"	"	"	"	"	"	70	24,458		
1887	Français..	6	"	6	615	"	"	"	"	72	5,738	159	22,357
	Étrangers.	"	"	"	"	"	"	"	"	81	16,004		
1888	Français..	4	"	4	582	"	"	"	"	57	1,566	106	5,217
	Étrangers.	"	"	"	"	"	"	"	"	45	3,069		

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

Années.	Importations provenant de ports français et étrangers.	Exportations à destination de ports français et étrangers.
	tonnes.	tonnes.
1879	54.	"
1880	1,961	130
1881	1,712	70
1882	2,197	597
1883	2,528	1,277
1884	1,442	2,514
1885	11,659	11,421
1886	2,647	2,747
1887	2,964	109
1888	945	265

Digitized by Google

DROITS DE DOUANE.

Les recettes provenant de contraventions et les droits sanitaires ne sont pas portés dans cet état.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	TAXE DES SELS.
	fr. c.	francs.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1879.....	121 45	"	122 05	1,794 80	"
1880.....	528 66	"	112 70	992 12	"
1881.....	616 29	"	101 05	1,651 25	"
1882.....	32 35	"	125 00	1,438 00	"
1883.....	13 15 [1]	"	119 90	2,146 09	"
1884.....	350 34 [1]	"	270 05	960 42	"
1885.....	53,846 32 [1]	"	2,176 96	"	"
1886.....	8,703 70	"	200 30	1,286 24	"
1887.....	4,413 78	"	126 40	2,922 03	"
1888.....	2,714 07	"	119 15	1,646 58	"

[1] Octroi de mer compris.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

ANNÉES.	ARRIVAGES.			DÉPARTS.		
	VOYAGEURS.	CHEVAUX.	VOITURES.	VOYAGEURS.	CHEVAUX.	VOITURES.
1880.....	295	49	"	209	"	"
1881.....	492	450	"	1,186	141	"
1882.....	833	"	"	1,678	70	"
1883.....	112	"	"	112	"	"
1884.....	409	"	"	409	"	"
1885.....	"	"	"	"	"	"
1886.....	"	"	"	"	"	"
1887.....	"	"	"	"	"	"
1888.....	"	"	"	"	"	"

Digitized by Google

PORT D'ORAN.

NOTICE PAR M. MEUNIER,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

§ 1. RIVAGES DE LA MER. — ATTERRAGES.

La côte d'Algérie dans la province d'Oran est orientée du S. O. au N. E. La ville d'Oran est située sur cette côte, à peu près à égale distance des limites du Maroc et de la province d'Alger, au fond du golfe compris entre le cap Falcon et la pointe de l'Aiguille. La ville est bâtie au pied de l'extrémité Est d'une chaîne de montagnes dont la direction générale est la même que celle de la côte; le sommet dominant Oran à l'Ouest et dont les derniers contreforts viennent former la pointe Lamoune porte le nom de *Djebel Murdjadjo.*

Le massif situé à l'Est, entre la pointe de l'Aiguille et le cap Carbon, haut de 300 à 500 mètres au-dessus des terres voisines, forme, entre le golfe d'Oran et celui d'Arzew, un promontoire très avancé, visible de 17 à 18 lieues en mer[1]; on le désigne sous le nom de *cap Ferrat.* Le sommet isolé de la montagne des Lions (612 mètres) et le Murdjadjo, avec le marabout élevé au point culminant (428 mètres) et le fort Santa-Cruz qui couronne un mamelon isolé, constituent deux autres points dont la reconnaissance toujours facile assure l'atterrage dans d'excellentes conditions.

[1] Points culminants : Djebel Krichtel, 600 mètres; Djebel Orousse, 631 mètres.

Digitized by Google

Pendant la nuit, les navires se guident sur le phare du cap Falcon; c'est un phare du 1er ordre, avec feu tournant à éclipses de 30 en 30 secondes, établi au sommet d'une tour en maçonnerie construite sur l'un des deux mamelons qui forment le cap; il est à 106m,60 au-dessus du niveau de la mer; il a été allumé le 15 août 1868.

Le feu de Mers-el-Kébir (feu fixe blanc du 5e ordre) et celui de la jetée Nord d'Oran (feu fixe rouge du 4e ordre) complètent l'éclairage de la côte.

Le port d'Oran est situé au fond de la baie formée par la pointe Lamoune et la pointe du Ravin-Blanc; ses coordonnées géographiques sont (feu de l'ancienne jetée): longitude, 3° 0′ 8″ O.; latitude, 35° 42′ 48″ N.

§ 2. BAIE D'ORAN.

Le golfe et la baie d'Oran sont largement ouverts vers le N. N. O.; la baie est assez bien protégée contre les vents de l'Ouest à l'Est en passant par le Sud, par les terres élevées qui bordent la côte; les vents d'Est ne pénètrent que rarement dans le golfe, mais la mer qu'ils soulèvent y entre sans obstacle.

Les moindres vents du Nord rendaient la baie intenable avant la construction des jetées; aussi aucun navire ne pouvait-il s'y aventurer; de légères embarcations seules accostaient à l'abri de la pointe Lamoune; mais le moindre mauvais temps leur faisait courir de sérieux dangers. Aujourd'hui, grâce à l'abri formé par la jetée du Nord dirigée sensiblement O.-E. et par la jetée Sainte-Thérèse, le bassin est sûr par tous les temps.

L'entrée du port ne présente quelque difficulté que par les vents d'Ouest pour les navires à voiles; une bouée mouillée à l'Est de la passe leur permet d'attendre un remorqueur ou un vent favorable, s'ils ne peuvent entrer dès qu'ils se présentent devant le port; la jetée du large, déviée vers le Nord à son extrémité, laisse aux navires tout l'espace nécessaire pour qu'ils n'aient aucun danger à

Digitized by Google

redouter de l'écueil Sainte-Thérèse; cet écueil est d'ailleurs signalé par une bouée peinte en bandes alternativement noires et blanches.

§ 3. COURANTS.

Le courant qui pénètre dans la Méditerranée par le détroit de Gibraltar détermine le long de la côte un courant général dirigé de l'Ouest à l'Est. Par suite de l'orientation générale de la côte qui court du S. O. au N. E., entre Nemours et le cap Ténès, les eaux viennent frapper les revers Ouest des caps avancés et donnent ainsi naissance à des contre-courants qui suivent le rivage de l'Est à l'Ouest. Ce contre-courant est très marqué dans le golfe d'Oran en raison de la forte saillie du cap Ferrat; il passe devant les jetées, contourne la baie de Mers-el-Kébir et ressort le long de la côte; tous les navires qui sortent du port par temps calme sont entraînés dans l'Ouest vers la rade de Mers-el-Kébir; ce n'est qu'au large, à 1 ou 2 milles des côtes, qu'on retrouve le courant portant à l'Est.

Par les vents d'Est, le courant général est renversé; le contre-courant devient alors insensible.

Le littoral à l'Ouest du port est formé de roches extrêmement dures plongeant presque verticalement; elles ne donnent pas d'alluvions. Les alluvions qui pourraient venir de l'Est seraient arrêtées par la jetée Sainte-Thérèse; l'ensablement du port n'est donc pas à redouter.

§ 4. MOUVEMENT DES EAUX.

Le niveau des eaux varie peu avec les diverses époques de l'année: d'après les observations faites de 1875 à 1885, la hauteur moyenne du niveau de la mer est à $0^m,0224$ au-dessus du zéro de l'échelle; les hauteurs moyennes mensuelles ont varié de $-0^m,032$ (mars) à $+0^m,042$ (novembre) par rapport au niveau moyen.

Les eaux sont généralement basses pendant les six premiers mois de l'année, et hautes de juillet à décembre.

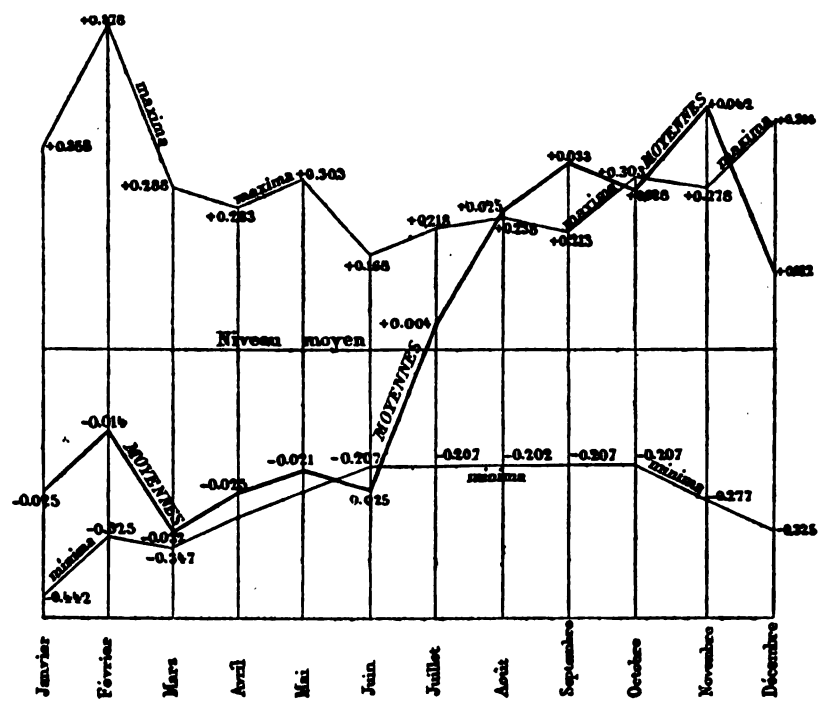
Le niveau des eaux monte presque toujours quand le vent souffle

Digitized by Google

frais de l'Ouest et baisse souvent avec les vents d'Est; mais on ne peut pas établir une concordance aussi nette entre les hauteurs de la mer et la direction du vent, en basses eaux qu'en hautes eaux.

Les variations de niveau accidentelles dépassent de beaucoup les moyennes rappelées ci-dessus; elles atteignent 1 mètre environ, de $-$ 0^{m},44 à $+$ 0^{m},58 par rapport au niveau moyen; c'est en hiver qu'on observe les plus considérables. Ces variations suivent avec une régularité très remarquable celles du baromètre: le niveau des eaux s'élève quand le baromètre baisse et *vice versa*.

Fig. 1. — Variations du niveau de la mer d'après les observations de 1875 à 1885.



Échelles..... { 0^{m},75 pour les moyennes.
0^{m},075 pour les maxima et minima.

Le graphique ci-dessus donne les niveaux moyens et les niveaux maxima et minima observés de 1875 à 1885 pour chacun des mois de l'année.

Digitized by Google

§ 5. VENTS.

Les vents prédominants dans le port d'Oran sont les vents d'Ouest; ceux qui amènent les mauvais temps sont généralement ceux de l'O. N. O.; le vent débute ordinairement par le S. O., avec le baromètre bas, puis passe à l'Ouest et au Nord; les coups de vent de N. E. sont plus rares : alors la mer est grosse avant qu'on ressente le vent; enfin les coups de vent les plus rares sont ceux du Nord; mais ce sont les vents de cette direction qui soulèvent la plus grosse mer.

Les tableaux ci-dessous donnent, d'après les observations faites au port d'Oran, d'octobre 1882 à fin septembre 1886, le nombre de jours pendant lesquels chaque vent souffle en moyenne pendant les six mois d'été (d'avril à septembre) et pendant les six mois d'hiver (d'octobre à mars).

DÉSIGNATION DES VENTS.	ÉTÉ.		HIVER.	
	VENTS de TOUTES FORCES.	VENTS FORTS.	VENTS de TOUTES FORCES.	VENTS FORTS.
Nord	3j 1	0j 3	4j 5	1j 6
Nord-Est	41 0	9 8	32 5	7 1
Est	10 6	2 3	7 6	1 3
Sud-Est	5 8	0 0	8 9	0 7
Sud	16 6	0 1	17 4	0 2
Sud-Ouest	13 9	0 9	23 9	3 5
Ouest	56 2	23 1	62 0	23 7
Nord-Ouest	35 8	6 6	25 2	6 1
TOTAUX	183 0	43 1	182 0	44 2

Ces résultats sont en outre représentés graphiquement par les deux figures suivantes :

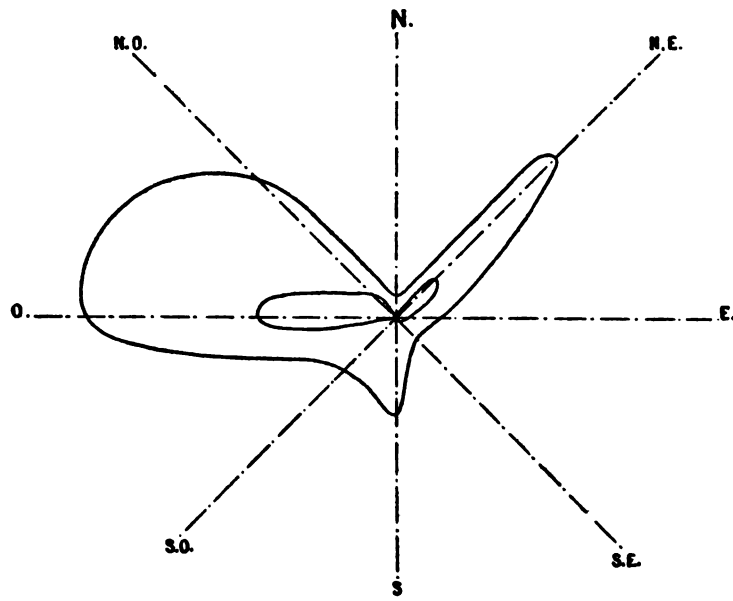
Digitized by Google

Fig. 2. — Courbes de la fréquence des vents.

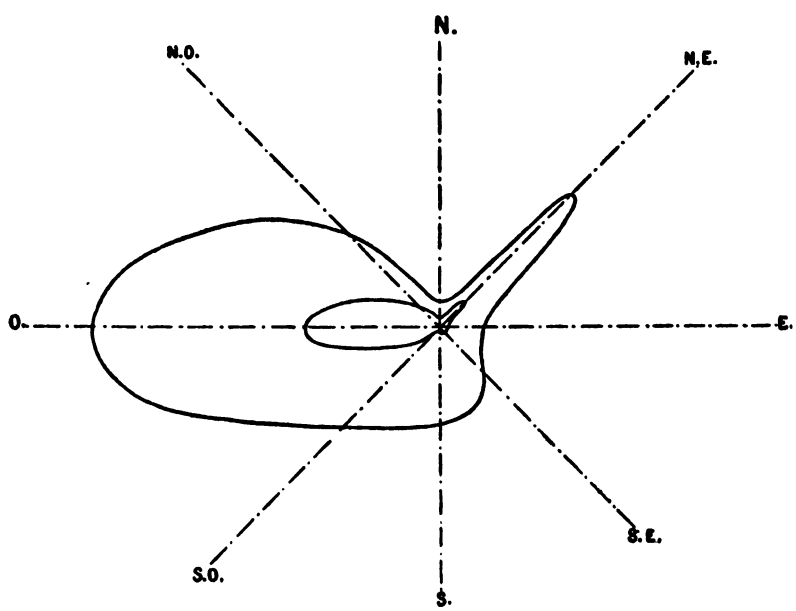
Échelle de 0m,0013 pour 1 jour.

Les courbes extérieures se rapportent aux vents de toutes forces, les courbes intérieures aux vents forts.

ÉTÉ.



HIVER.



Digitized by Google

Le nombre moyen annuel des jours pendant lesquels le vent est violent est de 5j,5, sans distinction de direction; ces vents soufflent surtout pendant trois mois : novembre, décembre et janvier; du mois d'avril au mois de septembre, ils sont extrêmement rares.

§ 6. CLIMAT.

Le climat d'Oran est très doux pendant l'hiver et chaud durant l'été; en été, la brise de mer rafraîchit l'air chaque jour et rend ainsi la chaleur plus facile à supporter; c'est au mois d'août que la température moyenne atteint son maximum, bien que la moyenne des maxima absolus mensuels soit plus élevée en juillet qu'en août; durant la période à laquelle se rapportent les observations que nous avons eues entre les mains, les maxima absolus annuels n'ont dépassé qu'accidentellement 35 degrés; et une seule fois, en 1880, le thermomètre s'est élevé à 40 degrés.

En hiver, la température moyenne mensuelle descend à 10 degrés pendant le mois de janvier; quant aux minima absolus, ils n'ont jamais atteint zéro.

Voici les moyennes correspondantes aux deux saisons (hiver et été) :

	HIVER.	ÉTÉ.	ANNÉE.
Température moyenne	13°,23	21°,16	17°,20
Moyenne des maxima	20°,88	29°,17	25°,03
Moyenne des minima	5°,83	13°,77	9°,80

Le nombre de jours pendant lequel le ciel est clair est moyennement de 10 par mois en hiver et de 15 en été; le ciel n'est couvert en moyenne que de 2 à 7 jours par mois.

Digitized by Google

Fig. 3. — Températures moyennes mensuelles.

(Observations de 1847 à 1872.)

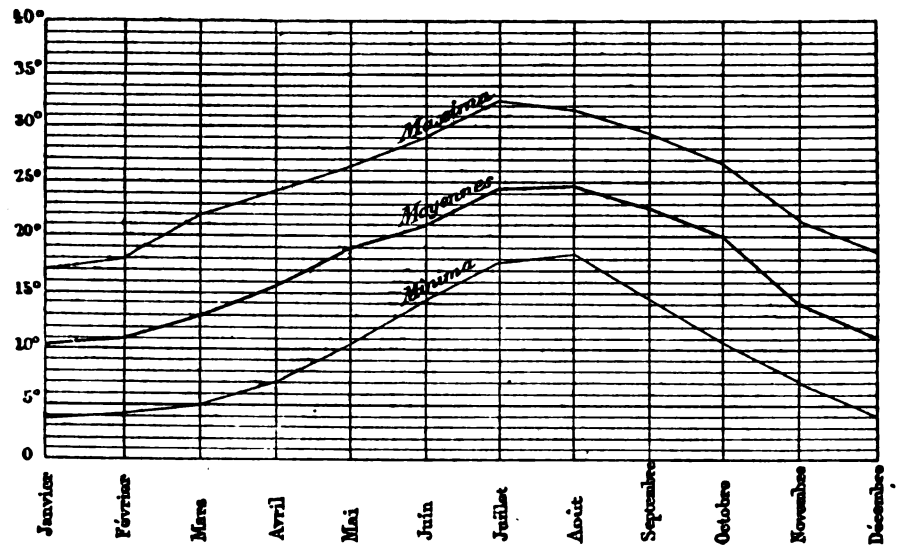
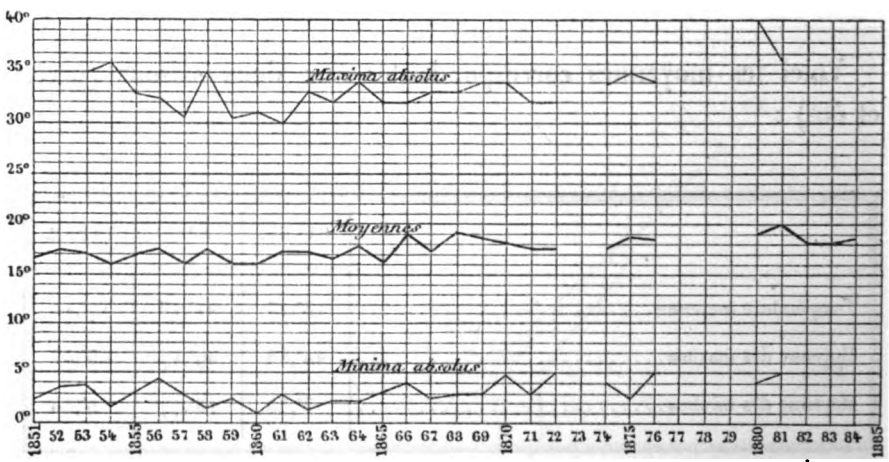


Fig. 4. — Températures moyennes annuelles.

(Maxima et minima absolus.)



Le nombre total des jours de pluie dans l'année n'est en moyenne que de 56.59; il varie de 40 à 80 jours. Quant à la hauteur de pluie, elle n'est que de $0^m,49363$, ainsi répartie :

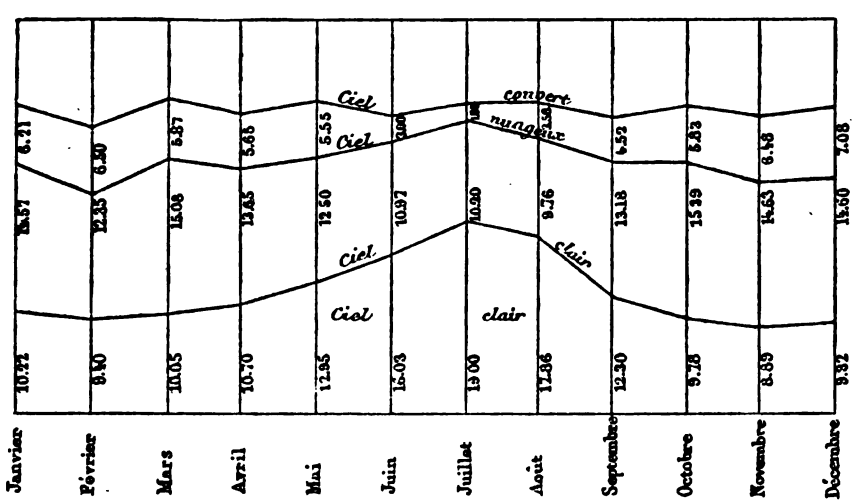
Digitized by Google

Automne	$0^m,18531$	$0^m,38832$
Hiver	$0^m,20301$	
Printemps	$0^m,08562$	$0^m,10531$
Été	$0^m,01969$	
TOTAL		$0^m,49363$ [1]

On voit combien la pluie est inégalement répartie entre les saisons; c'est le trait caractéristique du climat d'Oran. Il ne pleut qu'exceptionnellement pendant les trois mois de juin, juillet et août, puisque la hauteur d'eau tombée pendant ces trois mois n'est que de $0^m,010$.

Les figures 3 à 7 résument les observations faites à Oran par le service des ponts et chaussées sur la température, l'état du ciel, les hauteurs d'eau tombée et le nombre des jours de pluie.

Fig. 5. — Courbes indiquant pour chaque mois le nombre moyen de jours pendant lesquels le ciel est clair, nuageux et couvert.



[1] D'après les observations faites par le service météorologique algérien, cette moyenne n'est que de $0^m,38641$ pour une période de dix ans (de 1877 à 1886 inclus).

Digitized by Google

Fig. 6. — Courbes pluviométriques.

(Observations faites par le service des ponts et chaussées jusqu'en 1873 et à l'hôpital militaire depuis cette époque.)

HAUTEUR D'EAU TOMBÉE ET NOMBRE DE JOURS DE PLUIE PAR AN.

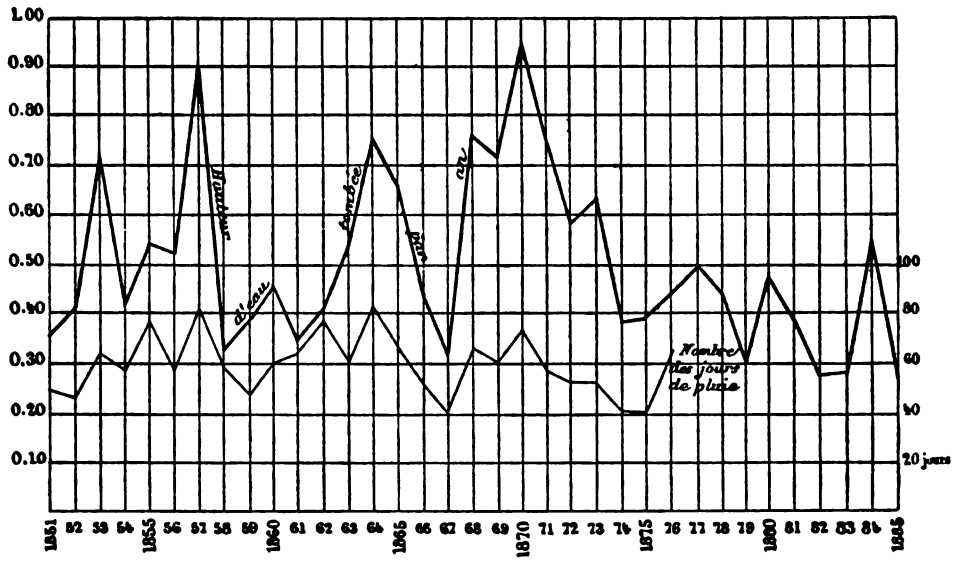
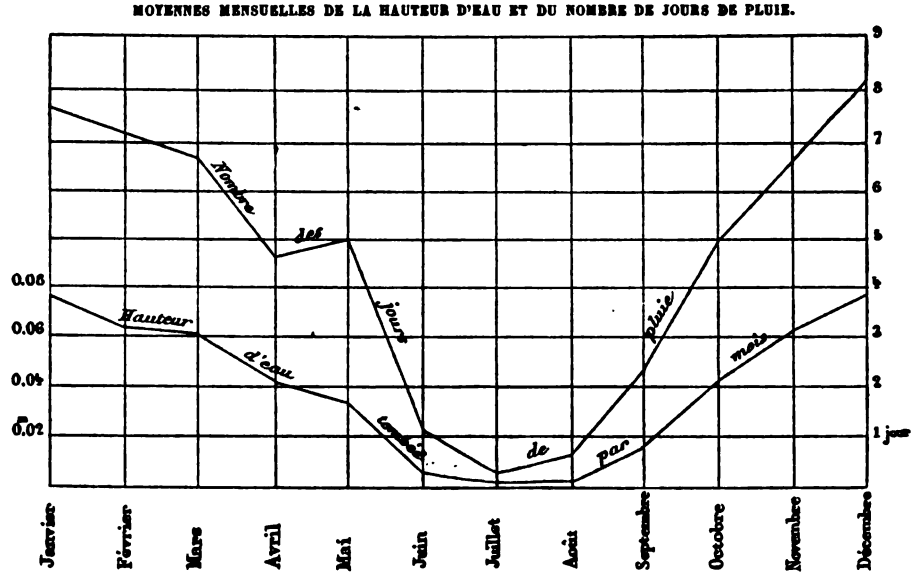


Fig. 7. — Courbes pluviométriques.

(Observations faites par le service des ponts et chaussées jusqu'en 1873 et à l'hôpital militaire depuis cette époque.)

MOYENNES MENSUELLES DE LA HAUTEUR D'EAU ET DU NOMBRE DE JOURS DE PLUIE.



Digitized by Google

§ 7. SITUATION D'ORAN.

Ville d'Oran. — Le plateau qui s'étend au Sud du Murdjadjo jusqu'à la Sebkha d'Oran est moyennement à 100 mètres au-dessus du niveau de la mer. Sa pente générale est dirigée vers le S. E. jusqu'au mur de l'enceinte actuelle de la ville. La partie située au Nord de l'enceinte verse ses eaux du côté de la mer; elle est profondément découpée par le ravin de Ras-el-Aïn; un autre ravin, celui d'Aïn-Rouïna, y trace vers l'Est un deuxième sillon beaucoup moins important.

C'est sur les pentes de ces ravins et sur ce plateau que s'étend aujourd'hui la ville d'Oran; elle occupe une surface de 355 hectares comprenant plusieurs quartiers bien distincts: la Marine, dans le voisinage immédiat du port; l'ancienne ville, sur les deux flancs du ravin de Ras-el-Aïn, et les nouveaux quartiers (Saint-Antoine, Karguentah) sur le plateau.

Routes nationales n°s 2 et 4. — La traverse de la route nationale n° 2 (de Mers-el-Kébir à Tlemcen) relie ces divers quartiers; elle part de la porte Lamoune, communique avec les quais, traverse tout le quartier de la Marine et s'élève jusqu'au niveau de la partie remblayée du ravin de Ras-el-Aïn, où elle forme le boulevard Malakoff; c'est là qu'est toujours le centre du mouvement et des affaires de la ville d'Oran; de l'extrémité du boulevard Malakoff, elle monte par une rampe de $0^m,06$ sur le flanc droit du ravin, et vient aboutir à la partie la plus étroite de la croupe comprise entre le ravin de Ras-el-Aïn et celui d'Aïn-Rouïna, croupe occupée en grande partie par les fortifications du Château-Neuf; la route nationale n° 4 (d'Oran à Alger) qui prend son origine en ce point, se dirige vers l'Est et dessert tout le quartier de Karguentah; quant à la route n° 2 elle fait un coude brusque pour se retourner vers le Sud jusqu'à l'enceinte qu'elle franchit à la porte de Tlemcen.

Le port est mis en relation avec la nouvelle ville par une autre

Digitized by Google

route, ouverte en 1879, qui s'élève d'abord au pied des à-pics terminant au Nord la croupe du Château-Neuf, puis par les fossés de la fortification, le long du flanc gauche d'Aïn-Rouïna, jusqu'à la route n° 4, à 100 mètres de la bifurcation des routes n°s 2 et 4; une place plantée d'arbres et ornée de massifs de fleurs a été créée au point de réunion de ces routes; le nouvel hôtel de ville a sa façade principale sur cette place.

Une promenade publique, créée depuis l'occupation française au pied des murs d'escarpe du Château-Neuf vers le Nord et vers l'Est, forme une véritable ceinture de verdure qui produit le plus heureux effet pour le voyageur débarquant à Oran.

§ 8. COMMUNICATIONS AVEC L'INTÉRIEUR.

Les communications avec l'intérieur de la province sont assurées par plusieurs routes et plusieurs chemins de fer. La route nationale n° 2 (de Mers-el-Kébir à Tlemcen) met Oran en relation : d'une part avec Mers-el-Kébir, qui a été pendant longtemps le seul port d'Oran, et de là avec les plaines fertiles d'Aïn-el-Turk et des Andalouses; d'autre part avec Tlemcen et le Maroc par Aïn-Témouchent.

La route nationale n° 4 (d'Oran à Alger) se dirige à l'Est, traverse le plateau qui s'étend au Sud de la montagne des Lions et du massif du cap Ferrat, et rejoint à Arzew le rivage de la mer qu'elle suit jusqu'à Mostaganem.

La route nationale n° 6 (d'Oran à Géryville) se rattache au Tlélat à la route de Sidi-bel-Abbès, dessert Mascara par Saint-Denis-du-Sig et se prolonge ensuite jusqu'à Saïda et Géryville.

Une seule ligne de chemin de fer aboutit directement à Oran; c'est celle d'Alger concédée à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée; mais un tronçon de cette ligne, commun à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, fait aussi partie de la ligne d'Oran à Aïn-Témouchent; on peut donc dire que, en fait, deux lignes aboutissent à Oran. La gare

Digitized by Google

actuelle, établie à titre provisoire, n'est nullement en rapport avec l'importance du mouvement des voyageurs.

Il convient de mentionner aussi :

1° La ligne du Tlélat à Ras-el-Mâ par Sidi-bel-Abbès, construite à voie large (Compagnie de l'Ouest-Algérien), ayant son origine sur la ligne d'Alger à Sainte-Barbe-du-Tlélat;

2° La ligne d'Arzew à Aïn-Sefra établie à voie étroite; cette ligne traverse à Perrégaux la ligne d'Oran à Alger qui la relie ainsi au port d'Oran.

§ 9. POPULATION D'ORAN.

La population totale actuelle de la ville est de 67,681 habitants (recensement de 1886), savoir :

Population agglomérée	58,545	63,929
Population éparse	5,384	
Population comptée à part[1]		3,752
TOTAL		67,681

Elle se répartit ainsi entre les différentes nationalités :

Français d'origine ou naturalisés		18,528
Naturalisés par décret de 1870	2,655	6,252
Fils de parents naturalisés	3,597	
Sujets français (Arabes, Kabyles, Mzabites)		7,599
Tunisiens		22
Marocains		4,040
Nationalités diverses		31,240
TOTAL		67,681

Le tableau ci-dessous contient les résultats des recensements faits depuis 1853; le graphique suivant montre le développement de la population française et de la population totale d'Oran; nous y avons tracé en outre la ligne correspondante au développement d'Alger.

[1] Troupes, asiles, hospices, maisons d'éducation, etc.

IMPRIMERIE NATIONALE.

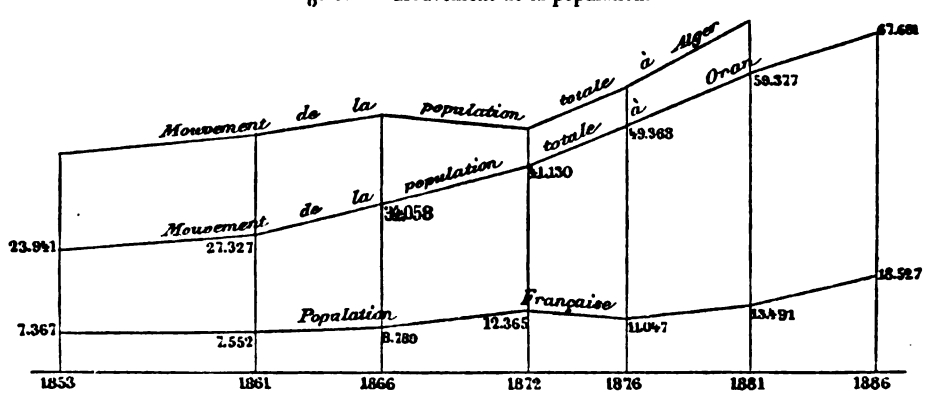
Digitized by Google

DÉVELOPPEMENT DE LA POPULATION À ORAN DEPUIS LA CONQUÊTE.

ANNÉES.	POPULATION MUNICIPALE.					POPULATION COMPTÉE à part.	POPULATION TOTALE.
	EUROPÉENNE.		INDIGÈNE.		TOTALE.		
1853.....	15,654		8,287		23,941	?	23,941
	FRANÇAISE.	ÉTRANGÈRE.	ISRAÉLITE.	MUSULMANE.			
1861.....	7,554	12,090	4,401	2,449	26,494	833	27,327
	19,644		6,850				
1866.....	8,789	14,342	5,657	3,102	31,890	2,168	34,058
	23,131		8,759				
1872.....	17,665[1]	18,169[2]	"	4,181	40,015	1,115	41,130
	35,834		4,181				
1876.....	11,047 4,948[3] 15,995	24,863[2]	"	4,782[4]	45,640	3,728	49,368
	40,858		4,782				
1881.....	13,491 3,549[3] 17,040	28,223[2]	"	9,084	54,347	5,030	59,377
	45,563		9,084				

[1] Y compris les juifs naturalisés par le décret de 1870, qu'on peut évaluer à 5,800.
[2] Sans distinction de nationalité.
[3] Juifs naturalisés par le décret de 1870.
[4] Sujets français.

Fig. 8. — Mouvement de la population.



Digitized by Google

A cet accroissement de la population, qui est moyennement de 1,900 habitants par an depuis 1872, correspond un développement continu de la ville; les quartiers hauts se couvrent de constructions, et tout fait prévoir que l'enceinte actuelle deviendra elle aussi, trop étroite pour contenir la population d'Oran.

§ 10. TRAVAUX DE SALUBRITÉ. — ALIMENTATION EN EAU POTABLE.

Des travaux importants ont été exécutés pour assurer la salubrité et l'alimentation en eau potable de la ville; deux égouts collecteurs conduisent hors du port, l'un à l'Est de la jetée Sainte-Thérèse et l'autre au Nord de l'enracinement de la grande jetée, les eaux d'une partie de la ville; celles des parties basses du quartier de la Marine vont se jeter dans le port.

Les sources de Ras-el-Aïn ont suffi jusqu'à ces dernières années aux besoins des habitants.

En 1878, la ville a obtenu la concession des eaux de sources de Brédéah, situées sur les bords de la Sebkha, à 26 kilomètres d'Oran (arrêté du Gouverneur général du 25 février 1878); une machine à vapeur actionne des pompes refoulant les eaux jusqu'à l'origine de l'aqueduc qui les conduit à Oran.

Le débit des sources de Ras-el-Aïn est de 5,800 mètres cubes par jour; mais sur ce cube, une partie seulement, 3,725 mètres cubes, est consacrée à l'alimentation, savoir: pour Oran, 3,475 mètres cubes; pour Mers-el-Kébir, 250 mètres cubes. Le surplus est employé à l'arrosage des jardins de Ras-el-Aïn et à la mise en jeu des moulins du ravin.

Les pompes de Brédéah ne fonctionnent généralement que trois ou quatre jours par semaine, et élèvent pendant ce temps de 22,500 à 30,000 mètres cubes, soit en moyenne 3,750 mètres cubes par jour.

La ville dispose donc actuellement de 7,225 mètres cubes par jour pour l'alimentation en eau potable, et de 7,500 mètres cubes si on tient compte des sources de Noiseux, soit 110 litres par jour et par habitant.

Digitized by Google

Ce volume est suffisant; on pourrait l'augmenter, soit par des machines à Brédéah qui donneraient 5,000 mètres cubes par jour sans épuiser les sources, soit en consacrant exclusivement à l'alimentation la totalité des eaux de Ras-el-Aïn.

Rien donc ne s'oppose au développement continu d'Oran; il est à désirer que l'élément français entre à l'avenir pour une plus grande part dans l'accroissement de la population de la ville.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES.

§ 1. ORIGINES D'ORAN.

Les renseignements historiques ne permettent pas actuellement de reporter les origines d'Oran au delà du IXe siècle; l'abondance des eaux en ce point du littoral, la sûreté du mouillage de Mers-el-Kébir, enfin le voisinage de la côte d'Espagne, ont fait supposer à quelques historiens que les Tyriens ou les Carthaginois avaient dû y fonder une colonie; cette hypothèse n'est appuyée sur aucun fait.

On a cru pendant longtemps pouvoir identifier Oran avec la ville désignée, dans les auteurs latins, sous le nom de *Quiza;* l'*Itinéraire* de Ptolémée plaçait cette station entre Portus Magnus et Portus Divinus; Portus Magnus était, disait-on, Mers-el-Kébir; et Portus Divinus, Arzew; ces deux points extrêmes dussent-ils même être renversés, comme l'avait prévu depuis longtemps M. Berbrugger, l'emplacement de Quiza ne pouvait être que celui de la ville d'Oran.

On a reconnu depuis l'inexactitude de l'*Itinéraire* de Ptolémée; Quiza n'est pas entre Portus Divinus et Portus Magnus, mais au delà de Portus Magnus : la concordance sur ce point de l'*Itinéraire* d'Antonin et d'un passage de Pline l'Ancien ne peut laisser aucun doute à cet égard; voici l'ordre dans lequel les diverses stations de la côte sont énumérées dans l'*Itinéraire* d'Antonin : *Flumen Salsum, Crispæ, Gilba, Castra Puerorum, Portus Divinus, Portus Magnus, Quiza, Arsenaria, Cartenna.*

D'autre part, Pline l'Ancien, après avoir parlé de Siga (Takembrit, à 4 kilomètres de l'embouchure de la Tafna), décrit ainsi la route en se dirigeant vers l'Est :

Digitized by Google

« Ab ea, Portus Magnus a spatio appellatus, civium Romanorum oppidum. Amnis Mulucha (la Macta), Bocchi Massoesylorumque finis. Quiza Xenitana, peregrinorum oppidum; Arsenaria, latinorum, tribus millibus passuum a mare; Cartenna (Ténès), Colonia Augusti, legio secunda. »

Des bornes milliaires trouvées par M. le commandant Demaeght aux environs de Saint-Leu lui ont permis d'identifier d'une façon certaine Portus Magnus à ce village.

Au delà de ce point, on trouve la Macta qui formait la limite entre la Mauritanie de Bocchus et les Massésyliens; enfin, une inscription découverte sur les bords du Chélif, à 3 kilomètres en aval du village du Pont-du-Chélif, a fixé définitivement en ce point l'emplacement de Quiza [1].

Nous ajouterons qu'il n'a jamais été découvert à Oran de poteries, de monnaies ou autres vestiges de l'occupation romaine; rien donc n'autorise aujourd'hui à supposer que les Romains eussent fondé une ville sur l'emplacement occupé par Oran.

La ville paraît avoir été fondée vers la fin du IXe siècle par les Arabes de la côte d'Andalousie pour la facilité des relations entre les Maures d'Espagne et ceux de l'intérieur de l'Afrique.

§ 2. ORAN SOUS LES ARABES.

La situation particulièrement favorable de l'emplacement choisi a assuré, dès le début, une certaine importance à Oran.

La population ressentit souvent le contre-coup des guerres qui

[1] Voici cette inscription :

MEMORIAE
C· IVLI EXTRI
CATI· FILI· SVI
DVLCISSIM ATQ
NNOCENTSSIMI
C·IVLIVS·HONO
RATVS PRINCES
PATRIAE SVAE
DISP· REIP· Q·
ET CVRATOR
PATRONVS
PROVINCIAE

Memoriæ C. Juli[i] Extricati, fili[i] sui dulcissim[i] atq[ue] innocentissimi C. Julius Honoratus prince[p]s patriæ suæ, disp[unctor] Reip[ublicæ] Q[uizentium] et Curator. Patronus Provinciæ.

Digitized by Google

désolèrent le Maghreb[1]; la ville cependant ne cessa de se développer et de voir grandir son influence jusqu'au moment où les Maures furent battus et chassés par les Espagnols, à la fin du xve siècle. A cette époque, Oran et Mers-el-Kébir deviennent les nids des pirates qui portent la désolation sur les côtes avec lesquelles on n'avait naguère que des relations pacifiques.

Nous nous bornerons à rappeler, dans le court résumé suivant, quelques événements concernant particulièrement Oran.

Au commencement du xe siècle, la ville était occupée au nom du calife omméiade espagnol, quand les troupes fatimites, aidées par une tribu berbère des environs d'Oran, l'emportèrent d'assaut et l'incendièrent (909-910); aussitôt rebâtie, elle devint «plus belle que jamais» (Ibn-Khaldoun, *Histoire des Berbères*).

Oran passa successivement sous la domination des Almoravides (1082-1083), des Almohades (1144), des Mérinides (1269) et des Abd-el-Ouadites.

Chute des Almoravides. — La chute des Almoravides fut consommée à Oran; leur chef, Tachefin-Ibn-Ali, s'y était retiré après une série de défaites que n'avaient pu empêcher ni le concours des milices chrétiennes, ni les renforts de troupes sanhadjiennes expédiées de Bougie; il y attendit pendant un mois l'arrivée de sa flotte; dix vaisseaux vinrent en effet mouiller à Mers-el-Kébir, mais ils ne furent d'aucun secours à Tachefin; les Almohades s'étaient eux aussi rapprochés d'Oran sous la conduite d'Abd-el-Moumen; ils surprirent le camp des Almoravides; Tachefin cerné essaya de s'enfuir à cheval pendant la nuit, mais il perdit la vie en tombant dans un précipice.

D'après une légende rapportée par Fey, Tachefin se serait pré-

[1] Le Maghreb comprend toute l'Afrique septentrionale à l'Ouest de l'Ifrikia, nom de tout le pays désigné depuis sous le nom de *Régence de Tunis*.

Les historiens arabes distinguent le Maghreb (ultérieur), comprenant le royaume actuel du Maroc, souvent appelé simplement *Maghreb*, et le Maghreb central comprenant les provinces d'Oran et d'Alger.

Digitized by Google

cipité volontairement du haut d'un rocher pour se soustraire à ses ennemis :

« Il était monté sur sa belle jument Rekhana, ayant en croupe une de ses femmes qui avait toujours été la compagne de ses fatigues et de ses dangers; il se dirigeait vers le château du port (Mers-el-Kébir), où un bâtiment l'attendait pour le transporter en Espagne; mais il n'échappa point à la vigilance des gardes. Découvert par les sentinelles du camp, il aima mieux mourir que de tomber vivant entre les mains de ses ennemis, et il se précipita du haut d'un rocher escarpé. Le lendemain, son corps, celui de sa femme Asiza et celui de sa jument, furent trouvés sanglants et déchirés au bord de la mer. »

C'est peut-être à cette légende qu'on doit attribuer le nom de *Salto-del-Cavallo* donné par les Espagnols à un ravin escarpé que franchit la route d'Oran à Mers-el-Kébir.

Abd-el-Moumen, entré à Oran après la mort de Tachefin, s'empara des trésors amassés par les Almoravides et les envoya au Maroc.

Remise de la guerre, la ville d'Oran fut en mesure, quelques années plus tard, de participer à l'organisation d'une flotte qu'Abd-el-Moumen destinait sans doute à une expédition contre le royaume d'Ifrikia dont il venait de faire la conquête; Oran et Honeïn, petite ville de la côte, fournirent cent navires.

Lutte entre les Mérinides et les Abd-el-Ouadites. — La lutte entre les Mérinides et les Abd-el-Ouadites fut fort longue; elle se termina par le triomphe des Abd-el-Ouadites.

Vers le milieu du XIVe siècle, la ville jouit d'une période de paix pendant laquelle elle prospéra sous les ordres du commandant mérinide, Obbou-Ibn-Saïd-Ibn-Adjna : « Cet officier y avait établi un ordre parfait, formé de grands approvisionnements d'armes et de vivres, rassemblé beaucoup de troupes et garni le port d'une flotte considérable. » La ville put résister à l'attaque des Abd-el-

Digitized by Google

Ouadites; en 1348, après quelques jours de blocus, la garnison repoussa les assiégeants, grâce à la défection des Beni-Rached gagnés par Saïd-Ibn-Adjna.

Le sultan des Abd-el-Ouadites, Abou-Thabet, retourna à Tlemcen.

L'année suivante, une victoire des Abd-el-Ouadites sur les bords de l'Ouareg (branche supérieure du Chélif) amena la chute d'Oran et la soumission des Arabes alliés aux Mérinides.

Vers 1360, Oran est encore emporté d'assaut par les Abd-el-Ouadites sous le commandement d'Abou-Hammou; il fit massacrer tous les Mérinides qui s'y trouvèrent; en 1366, les Mérinides y reviennent pour être encore une fois chassés par le même Abou-Hammou aidé de son fils Abou-Tachefin (1374).

Les compétitions qui s'élevèrent après la victoire entre les fils d'Abou-Hammou, au sujet du commandement d'Oran, coûtèrent la vie à Yahya-Ibn-Khaldoun, le frère de l'historien, secrétaire d'Abou-Hammou.

Le commandement d'Oran devait être attribué à Abou-Zian, deuxième fils d'Abou-Hammou; l'aîné, Tachefin, demanda pour lui-même ce poste important; le sultan Abou-Hammou feignit d'y consentir et recommanda à son secrétaire de retarder autant que possible l'expédition du titre de nomination; Tachefin attribuant ce retard à la mauvaise volonté d'Ibn-Khaldoun, le fit assassiner. Le sultan voulut punir les meurtriers; mais, quand il apprit que son fils avait été l'instigateur du crime, il abandonna les poursuites et donna à Abou-Tachefin le commandement qu'il désirait.

Depuis cette époque, Abou-Hammou fut en luttes continuelles avec son fils Abou-Tachefin. Fait prisonnier et envoyé à la citadelle d'Oran (janvier 1387), Abou-Hammou s'en échappa un mois plus tard, avec l'aide des habitants, au moment où des assassins, envoyés par son fils, venaient pour le mettre à mort.

« Abou-Hammou eut connaissance de leur arrivée, et, rempli d'effroi, il monta sur les murs de la citadelle et cria au secours.

Digitized by Google

Les habitants vinrent de tous les côtés et reçurent dans leurs bras le sultan qui s'était servi de la corde de son turban pour effectuer sa descente. Les assassins se présentèrent à la porte de la tour, mais le prisonnier avait eu la précaution de la fermer au verrou; et sur le bruit qui se faisait entendre au dehors, ils devinèrent ce qui venait de se passer et cherchèrent leur salut dans la fuite[1]. »

Ibn-Khaldoun donne dans les termes suivants une idée de l'état de division du Maghreb vers cette époque : « L'état du Maghreb central est encore tel que nous l'avons décrit maintes fois; les Arabes sont les maîtres de la plaine et de la plupart des villes; l'autorité des Abd-el-Ouadites ne s'étend plus aux provinces éloignées de l'empire et ne dépasse guère les limites du territoire maritime qu'ils possédaient d'abord; leur empire a faibli devant la puissance des Arabes; et, après avoir contribué à fortifier cette race nomade, en lui prodiguant des trésors, en lui concédant de vastes régions et en lui livrant un grand nombre de leurs villes, ils n'ont plus à présent d'autre moyen pour la contenir que de s'immiscer dans les querelles de ces tribus, afin de les mettre aux prises les unes avec les autres. »

Importance d'Oran sous les Arabes. — Oran atteignit cependant un haut degré de prospérité. Cette prospérité était la conséquence naturelle de la situation privilégiée de la ville au débouché à la mer de la grande voie de Figuig à la côte par Tlemcen, l'une des deux seules grandes voies naturelles traversant le Nord de l'Afrique du Sud au Nord. Pendant que Tlemcen était la capitale de la contrée, « Oran, avec le mouillage de Mers-el-Kébir, en était le port ».

Sous la domination des Almoravides et des Almohades, le commerce peut se développer en toute sécurité; les négociants, sans distinction de croyances, parcourent le pays et s'installent dans les principales villes; ils sont même assez nombreux pour former des

[1] Ibn-Khaldoun. *Dynastie des Abd-el-Ouadites*, t. III.

Digitized by Google

milices spéciales; Oran ne pouvait manquer d'avoir une grande importance quand Tlemcen avait plus de 100,000 habitants.

« Oran est supérieure à toutes les autres villes par son commerce, c'est le paradis du malheureux; celui qui vient pauvre dans ses murs en sort riche. »

A en croire Alvarez Gomez, cité par Fey dans son histoire d'Oran, elle aurait contenu vers la fin du XIVe siècle ou au début du XVe, plus de six mille maisons; elle devint l'entrepôt d'un commerce très actif et très étendu. Marmol et les récits d'Alvarez Gomez en rendent témoignage:

« L'ivoire, les dépouilles d'autruche, les peaux de bœuf tannées, la poudre d'or, les esclaves noirs, les céréales, étaient d'inépuisables sources de richesses pour les habitants qui excellaient aussi dans la fabrication des étoffes de laine et des armes blanches. Les Vénitiens, les Pisans, les Génois, les Marseillais et les Catalans achetaient à l'envi ces produits et écoulaient par contre des étoffes, des verroteries, de la quincaillerie grossière et du fer;..... des mosquées splendides, des écoles qui rappelaient les fameux enseignements de Cordoue, de Séville, de Grenade, de vastes entrepôts sur des quais populeux, des bains renommés et des édifices publics remarquables, ajoutaient à l'éclat de cette cité florissante. »

Bien qu'il convienne de faire la part de l'exagération évidente de cette description, Oran était, à coup sûr, l'une des villes les plus importantes de la côte Ouest de l'Algérie; elle s'étendait certainement bien au delà de l'enceinte espagnole qui n'a jamais pu contenir plus de 4,000 à 5,000 habitants. Si l'on s'en rapporte à la prédiction de Sidi-Mohamed-el-Aouari qui s'écria en voyant la ville: « Oran, ville de l'adultère, voici une prédiction qui s'accomplira : l'étranger viendra dans tes murs!.... » la dissolution des mœurs y était extrême.

Entreprises des pirates. Premières expéditions du Portugal et de l'Es-

Digitized by Google

pagne. — Quoi qu'il en soit, il est incontestable que la piraterie s'y développa rapidement dans les premières années du xve siècle.

Les pirates étaient maîtres du canal qui sépare l'Afrique de l'Espagne, les vents qui soufflent généralement de l'Ouest et les courants du littoral leur donnaient toute facilité pour exercer leurs ravages sur les côtes d'Espagne; leur supériorité était incontestée; ils allèrent jusque sur les côtes du Portugal.

Pour mettre un terme au progrès du mal, les Portugais s'emparèrent d'Oran et de Mers-el-Kébir en 1415; ils en furent chassés par les troupes tlemcéniennes en 1437 et durent abandonner cette conquête. La nécessité d'empêcher les courses des pirates, dont le nombre augmentait chaque jour, les obligea à occuper de nouveau Oran de 1471 à 1477.

Après la chute de Grenade (1492), les Maures, chassés d'Espagne, vinrent se réfugier sur la côte d'Afrique : pendant que les uns occupaient le petit village des Andalouses, les autres venaient à Oran grossir encore le nombre des pirates qui ravageaient toute la partie Ouest de la Méditerranée, attaquant les côtes et s'emparant des navires espagnols. De nouvelles expéditions furent organisées contre Oran.

En 1497, le roi Ferdinand envoie une flotte pour occuper plusieurs points de la côte, entre autres Oran et Mers-el-Kébir; l'entreprise échoue.

En 1501, la flotte envoyée par dom Manuel de Portugal au secours du doge de Venise, devait s'emparer de Mers-el-Kébir et y laisser garnison; mais le mauvais temps qui empêcha le débarquement aussitôt après l'arrivée de la flotte en vue des côtes, laissa aux Arabes le temps de se réunir; les Portugais furent battus et ceux qui ne purent regagner les embarcations furent faits prisonniers et vendus sur la place d'Oran (janvier 1501).

Enfin en 1505, les Espagnols s'emparèrent de Mers-el-Kébir; le débarquement eut lieu sur la plage d'Aïn-el-Turk, sous le commandement de don Diégo de Cordova; après avoir battu les Arabes,

Digitized by Google

don Diégo vint prendre position sur les hauteurs qui dominent Mers-el-Kébir d'où il bombarda le fort pendant que la flotte l'attaquait du côté de la mer; après un long siège pendant lequel les Espagnols eurent à lutter aussi avec les troupes envoyées contre eux par le roi de Tlemcen, les Maures évacuèrent Mers-el-Kébir (23 octobre 1505).

Cette conquête était difficile à garder; étroitement bloqué dans le fort avec une garnison insuffisante, le Gouverneur voulut se dégager; il tenta une expédition sur le flanc Nord des montagnes qui entourent Mers-el-Kébir et réussit au début; les Espagnols allèrent jusqu'aux portes d'Oran; mais au retour, surpris et harcelés sans cesse par les cavaliers maures, ils eurent grand'peine à regagner Mers-el-Kébir (juillet 1507).

§ 3. OCCUPATION ESPAGNOLE.

Prise d'Oran. — L'insuccès de cette entreprise montra aux Espagnols que la possession de Mers-el-Kébir ne suffirait pas à assurer la sécurité de l'occupant; toute colonne qui s'engagerait sur la chaîne de montagnes bordant la rade de Mers-el-Kébir, et descendrait les pentes Sud, serait prise de flanc tant qu'Oran, qui est la clef de la position, serait entre les mains des Arabes.

Une nouvelle expédition dont le but était l'occupation d'Oran fut donc décidée. Le roi Ferdinand y était peu favorable malgré l'avis du cardinal Ximénès; mais de nouveaux ravages exercés par les pirates sur les côtes d'Andalousie et du royaume de Valence le déterminèrent à donner pleins pouvoirs au cardinal.

L'expédition qu'il organisa comprenait : 16,000 hommes dont 4,000 cavaliers, sous le commandement de Pedro de Navarro; 84 navires, parmi lesquels 33 vaisseaux de haut bord. Le cardinal lui-même l'accompagnait. Partie le 16 mai 1509 du port de Carthagène, la flotte vint mouiller le 17 dans la rade de Mers-el-Kébir, d'où elle repartit pour venir s'embosser devant Oran aussitôt après le débarquement des troupes.

Digitized by Google

La ville était alors assez bien défendue, quoique les fortifications n'eussent pas à beaucoup près l'extension qu'elles ont prise plus tard, pendant l'occupation espagnole; elles comprenaient tout d'abord, sur la route de Mers-el-Kébir, une lunette dite *du Fanal*, construite au bord d'un escarpement. « Ce fort[1] regarde d'une part la ville et de l'autre Mers-el-Kébir. Pendant la nuit on y voit briller un feu qui rappelle les phares des Grecs[2]. Au delà se trouve Oran situé sur un terrain élevé et défendu par sa position autant que par ses murailles et ses tours; d'un côté (au Nord), il est baigné par la mer, et de l'autre (au Sud), il est environné de jardins et de fontaines capables de tenter un roi; la campagne aux environs produisait peu, mais cet inconvénient était racheté par l'avantage d'un marché si abondamment pourvu que l'impôt qu'on en retirait formait une des sources principales de la richesse publique. Les habitants étaient libres et payaient seulement un tribut au roi de Tlemcen[3]. »

La ville proprement dite était entourée d'une ceinture de murailles épaisses couronnées de tours et protégée en outre par le château situé au point culminant, ou Casbah, et par le château occupant l'autre revers du ravin; ce dernier fort connu par les Maures sous divers noms, fut appelé *Rozalcazar* par les Espagnols; sa fondation est attribuée, par les uns aux Vénitiens, par d'autres à l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem : trois tours de cette vieille forteresse sont encore debout dans l'enceinte du Château-Neuf.

Les troupes de Pedro de Navarro enlevèrent les hauteurs dominant Oran et attaquèrent la ville du côté de terre pendant que la flotte l'attaquait par mer. On a dit aussi que l'une des portes de la ville fut livrée aux Espagnols, grâce à des intelligences entretenues par don Diégo avec un riche marchand juif; quoi qu'il en soit, la ville ne résista pas longtemps, et le gouverneur maure, bloqué

[1] C'est là qu'est le fort de Saint-Grégoire. — [2] Alvarez Gomez (citation d'après Fey). — [3] Alvarez Gomez (citation d'après le Mémoire du général Tripier).

Digitized by Google

dans son château, se rendit au cardinal Ximénès et lui remit les clefs de la forteresse.

Les troupes maures arrivées de Tlemcen trois jours après l'entrée des Espagnols à Oran, retournèrent sur leurs pas sans avoir combattu.

Le cardinal Ximénès s'embarqua pour l'Espagne le 23 mai, sept jours seulement après avoir quitté Carthagène.

Le premier soin des Espagnols fut d'élever des fortifications pour assurer la conservation de leur conquête; c'est à cette époque qu'on fait remonter la construction du fort Lamoune et du château des Saints, rétabli plus tard sous le nom de *fort Saint-Philippe.*

Expédition des Espagnols dans l'intérieur. — Les Espagnols ne tardèrent pas à prendre part aux querelles des populations voisines.

Pendant le cours d'une lutte entre deux prétendants au trône de Tlemcen, Bou-Hamou et Bou-Zian, celui-ci appela à son aide Baba-Aroudj (Barberousse) alors à Ténès; Aroudj battit en effet Bou-Hamou, mais il fit tuer Bou-Zian ainsi que ses enfants et s'empara du royaume de Tlemcen. C'est alors que les Espagnols vinrent au secours de Bou-Hamou; défaits une première fois à Kalâa par le général turc Iskander, ils reprirent l'offensive et s'emparèrent de Tlemcen. Barberousse poursuivi dans le Sud fut battu et tué près de la rivière d'Ouchda (1518). Bou-Hamou paya tribut aux Espagnols et eut plusieurs fois l'occasion de leur venir en aide.

A sa mort ses deux fils se disputèrent son héritage : l'un était soutenu par les Arabes, l'autre par les Espagnols. A la suite du désastre complet d'une colonne espagnole à Chabat-el-Leham, le comte d'Alcaudète, gouverneur d'Oran, organisa une nouvelle expédition sur Tlemcen; elle réussit complètement et l'adversaire des Espagnols poursuivi dans le Sud fut définitivement battu; mais pendant son retour à Oran, la colonne espagnole constamment attaquée par les cavaliers arabes perdit beaucoup de monde et

Digitized by Google

arriva, somme toute, presque aussi réduite que si elle eût éprouvé un vrai désastre (1541).

Une entreprise tentée en 1548 contre Mostaganem ne put aboutir; après un combat acharné sous les murs de la ville, les Espagnols, commandés par le comte d'Alcaudète, revinrent non sans peine jusqu'à Oran après avoir perdu beaucoup de monde.

Quelques années plus tard (1556) Hassan-Kaïd, gouverneur d'Alger, vint mettre le siège devant Oran.

La Tour des Saints tomba rapidement entre les mains des assiégeants qui, déjà, songeaient à se rapprocher de la place, quand les galères turques furent rappelées; privé d'un aussi puissant secours Hassan leva le siège.

Le comte d'Alcaudète demanda des troupes pour s'emparer de Mostaganem où les armées turques trouvaient toujours un solide appui, et consolider ainsi l'influence que lui avait donnée à l'intérieur l'abandon du siège d'Oran. L'expédition eut lieu en 1558. L'armée espagnole forte de 7,500 hommes éprouva un véritable désastre : après une attaque infructueuse contre Mostaganem, elle dut battre en retraite et fut presque entièrement détruite; le comte d'Alcaudète resta mort sur le champ de bataille (1558).

Les Espagnols réduits à l'occupation d'Oran. — Depuis lors les Espagnols se sont presque toujours bornés à l'occupation d'Oran et de ses environs immédiats. Ils furent d'ailleurs étroitement bloqués par terre aussi bien que par mer pendant quatre ans.

En 1563, le pacha d'Alger, Hassan, se mit lui-même à la tête d'une armée de 27,000 hommes et vint attaquer Oran; il s'empara d'abord de la Tour des Saints, puis mit le siège devant Mers-el-Kébir; ce fort résista à un siège de cinquante-trois jours; enfin la place étant sur le point de céder, les secours arrivent : trente-cinq galères espagnoles obligent la flotte turque à chercher un refuge derrière le cap Falcon d'où elle gagne Alger pendant que l'armée de terre retourne à Mostaganem.

Digitized by Google

Cependant les difficultés des approvisionnements, les attaques presque continuelles des Turcs et des Arabes, les échecs éprouvés par les Espagnols sur les différents points de la côte qu'ils avaient occupés[1], déterminèrent le roi d'Espagne, Philippe II, à confier au prince Vespasien Colone le soin de procéder sur place à une enquête au sujet de l'opportunité de la conservation d'Oran. Contrairement à l'avis de Vespasien Colone, le grand conseil de Castille décida qu'il convenait de conserver Oran.

En conséquence on exécuta de grands travaux de défense : le fort Saint-Grégoire fut construit avec les matériaux provenant de la ruine d'un ancien château; les fortifications de la Casbah furent reprises et terminées (1589); celles du Château-Neuf reçurent également une assez grande extension; on éleva plus tard les forts de Santa-Cruz et de Saint-André.

Bien que la place ait été plusieurs fois attaquée par les Turcs, la garnison avait une influence considérable sur les tribus du voisinage; l'une d'elles, la tribu des Beni-Ahmer était même à sa solde. La population urbaine pouvait donc posséder en dehors des limites de la fortification, avec une certaine sécurité.

Philippe II fit d'Oran un bagne et un lieu de transportation pour les grands seigneurs tombés en disgrâce; la vie élégante et luxueuse qu'ils y menaient fit donner à la ville le nom de *Corte Chica* (la petite cour).

Prise d'Oran par les Turcs (1707). — Les attaques des Arabes et des Turcs ne cessèrent cependant jamais complètement; tantôt les Espagnols faisaient quelques expéditions au dehors, tantôt les Turcs, amenant de véritables armées, menaçaient très sérieurement la ville; il en fut ainsi jusqu'en 1708, époque à laquelle les Turcs, sous le commandement du pacha Hassan, réussirent à prendre Oran et à en chasser les chrétiens.

[1] Les Espagnols ont perdu successivement le Penon-d'Alger en 1530, Bougie en 1556.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

La lutte fut acharnée : elle commença le 15 juin 1707 au fort San-Fernando.

Le siège dura près de trois mois; les Espagnols ne cédèrent qu'après l'explosion d'une mine qui détruisit une partie de l'ouvrage. Les Turcs purent alors élever leur artillerie sur le plateau dominant Santa-Cruz; la prise de ce fort, probablement par trahison, n'exigea que deux jours; mais le Saint-Grégoire, défendu par un moine, arrêta la marche des assaillants pendant trente-sept jours, jusqu'au 11 novembre 1707; enfin le fort Lamoune tomba trois jours après entre les mains des Turcs.

Malgré la solidité et le courage des troupes espagnoles, les Turcs, maîtres des forts dominant Oran, forcèrent ensuite très rapidement l'enceinte; la ville fut livrée au pillage; les Espagnols qui échappèrent au massacre furent emmenés en esclavage.

La Casbah, le Château-Neuf, puis Mers-el-Kébir, tombèrent peu après au pouvoir des Turcs.

Bou-Chellaghram obtint le commandement d'Oran et le conserva jusqu'en 1732. Bou-Chellaghram ne fut nullement inquiété pendant la durée de son commandement; aucun édifice nouveau ne paraît avoir été élevé à Oran; les pirates de Mers-el-Kébir redevinrent les maîtres de la mer.

Reprise d'Oran par les Espagnols. — Ce fut seulement plusieurs années après la paix d'Utrecht que l'Espagne put reprendre Oran et assurer ainsi la sécurité de ses côtes.

L'armée, composée de 28,000 hommes sous le commandement du comte de Montemar, débarqua à la fin de juin 1732 (le 29 ou 30) à l'Est du cap Falcon; les Turcs tentèrent en vain de s'opposer au débarquement; leur armée battue s'enfuit à la hâte entraînant la population.

Quand les Espagnols rentrèrent à Oran le 1er juillet, ils n'y trouvèrent plus ni défenseurs ni habitants. Le gouverneur turc Bou-Chellaghram se retira sur Tlemcen.

Digitized by Google

La forteresse de Mers-el-Kébir, investie par le lieutenant général Alexandre de la Motte, dut se rendre faute d'eau, après une sérieuse résistance.

Les Espagnols se hâtèrent de réparer et de compléter les fortifications établies antérieurement et plus ou moins dégradées depuis 1708; le fort de Santa-Cruz notamment fut entièrement reconstruit jusqu'aux fondations; on voit encore aujourd'hui la plupart des ouvrages extérieurs rétablis à cette époque pour défendre la ville; l'enceinte seule a presque complètement disparu depuis la conquête, mais il est facile de la reconstituer et de tracer sur le plan actuel d'Oran les limites de la ville espagnole.

Description d'Oran vers 1732. — Voici la description qu'en donne le docteur Shaw dans son voyage dans la régence d'Alger (ce voyage date de 1730) : « Oran est à 2 lieues au S. E. de Mers-el-Kébir et à environ 22 lieues au N. E. de Tlemcen. C'est une ville fortifiée et qui a près de 800 toises de circuit. Elle est bâtie sur le penchant et au pied d'une haute montagne qui s'élève au N. O., et au sommet de laquelle s'élèvent deux châteaux qui commandent la place. On voit au bord de la mer, à quelques centaines de toises, Mers-el-Seigher, et à l'extrémité N. O. de la baie, Mers-el-Kébir. A une très petite distance à l'Ouest de la montagne dont il vient d'être question, il y en a une autre, appelée, je crois, Mazetta, qui est plus élevée que la première. Elles sont d'ailleurs séparées par une vallée; ce qui fait que leurs sommets paraissent entièrement isolés, et servent de points de direction aux navires de la mer. Au Sud et au S. E. sont deux autres châteaux, bâtis au niveau de la partie inférieure de la ville, mais entre lesquels serpente aussi une vallée profonde qui forme un fossé naturel dans la partie méridionale de la place. Au haut de cette vallée, en passant sous les murs, se trouve une source d'eau excellente, qui a plus d'un pied de diamètre. Le ruisseau qui en sort suit les sinuosités de la vallée, et alimente abondamment les fontaines de la ville. Toute cette vallée

Digitized by Google

offre une multitude d'objets pittoresques, tels que des plantations d'orangers, des chutes, des cascades, dont les eaux coulent à travers des bosquets d'une délicieuse fraîcheur. Près de la source il y a un autre château qui défend la ville et les matamores ou fosses où les Arabes conservent leur blé.

« La ville d'Oran n'a que deux portes qui sont toutes deux du côté de la campagne. Celle qui est appelée la porte de la mer, parce qu'elle est la plus voisine du port, est surmontée d'une grande tour carrée que l'on pourrait armer en cas de besoin. Près de l'autre, appelée porte de Tlemcen, on a élevé une batterie.

« La *casbah* ou citadelle est située au N. O., dans la partie la plus élevée de la place.

« Le côté opposé, c'est-à-dire vers Mers-el-Seigher, est défendu par un bastion régulier. On peut juger par ce qui précède qu'Oran est une place importante; et que sans la peur panique qui s'empara des habitants lors du débarquement des Espagnols, ils auraient pu opposer une longue résistance. Durant le temps que les Espagnols restèrent maîtres d'Oran, ils y bâtirent plusieurs belles églises et autres édifices publics, dans le goût des anciens Romains, mais avec moins de solidité. »

Travaux espagnols. — Entre l'enceinte et la mer, les Espagnols avaient élevé diverses constructions telles que magasins aux approvisionnements, casernes, etc., c'est également dans ce quartier que logeaient les pêcheurs; un corps de garde dit *corps de garde du môle*, séparait ce quartier des batteries de Lamoune. Les matériaux employés à ces constructions provenaient des carrières situées à côté du fort Saint-André; ces carrières fournissent des matériaux faciles à travailler, aussi les constructions espagnoles se font-elles remarquer par le soin apporté à l'appareillage des pierres de taille et des moellons piqués employés exclusivement aux parements.

La route de Mers-el-Kébir suivait l'enceinte Nord et s'élevait sur le plateau en passant par une brèche naturelle entre l'enceinte de

Digitized by Google

la Casbah et la Redoute-Rouge située au N. O.; cette brèche a été fermée en 1754 pour défendre l'accès du quartier de la Marine, et une porte connue aujourd'hui sous le nom de « Porte du Santon » y a été pratiquée.

Un rapport espagnol de 1738 sur les travaux de fortification exécutés à Oran, de 1734 à 1738, nous apprend que diverses améliorations avaient été apportées aux chemins donnant accès à la ville. Les portes de Canastel, « si basses qu'elles ressemblaient aux portes d'une cave plutôt qu'aux portes d'une ville », furent reconstruites à neuf sur deux arceaux. L'une de ces voûtes existe encore sur la place Kléber et donne accès à la rue « Rampe de Madrid »; la montée intérieure, trop rapide, fut en même temps déblayée et remise en état. La route partant de cette porte et se dirigeant vers la Marine, trop étroite pour que deux voitures pussent s'y croiser, fut élargie, soit en taillant dans la montagne, soit au moyen de murs de soutènement; les commerçants faisaient d'ailleurs bâtir dès cette époque des maisons et des magasins du côté de la Marine, il était donc de toute nécessité de relier ce quartier à la ville par une bonne route.

C'est également de la porte Canastel que partait le chemin du château de Rozalcazar; il franchissait le ravin sur un pont détruit en 1733 et remplacé par une « construction jolie et très solide » (à l'emplacement de la place Kléber) et s'élevait, par des pentes extrêmement raides, au Château-Neuf et aux forts de Saint-André et de Saint-Philippe; on modifia le tracé, on élargit la route et on constitua une véritable chaussée en la couvrant de graviers, de telle sorte que, dit le rapport espagnol, elle est praticable en toute saison.

La rue Philippe suit la direction de cet ancien chemin jusqu'à la place d'Armes.

Toutes les rues de la ville furent pavées sans exception; il en fut de même de la place principale (actuellement place de l'Hôpital) sur laquelle on faisait « défiler la parade de garde ».

Digitized by Google

L'aqueduc d'amenée des eaux de Ras-el-Aïn, tombé en ruines, fut repris et réparé à partir des fondations.

Les eaux de pluie du versant qui domine Oran menaçaient la ville; on assura leur écoulement par le conduit royal dont l'origine est figurée sur le plan d'Oran de 1757; cet aqueduc venait aboutir au bastion des Bains (à peu près le milieu du boulevard Oudinot).

On construisit en outre deux conduits principaux bien spacieux recevant les immondices et les conduisant dans la campagne.

État de la ville pendant la deuxième occupation. — Bien que l'occupation d'Oran eût pour les Espagnols une importance considérable au point de vue de la sécurité de leurs côtes, la ville n'a jamais pris un développement notable, tant qu'a duré la domination espagnole; elle n'a cessé d'être avant tout et surtout une place forte.

En 1708, on comptait seulement 500 maisons particulières et 2,000 habitants; en 1738, on n'en compte plus que 330 dont 120 occupées par des officiers et employés des divers services; la population totale devait être de 8,000 à 9,000 habitants; elle tenait à l'aise dans les limites de l'enceinte si étroites qu'elles fussent, et dans le quartier de la Marine.

Troupes de garnison	5,555[1]
Détenus	1,635
Maures soumis	757
Habitants des 210 maisons, environ	1,000
TOTAL	8,947

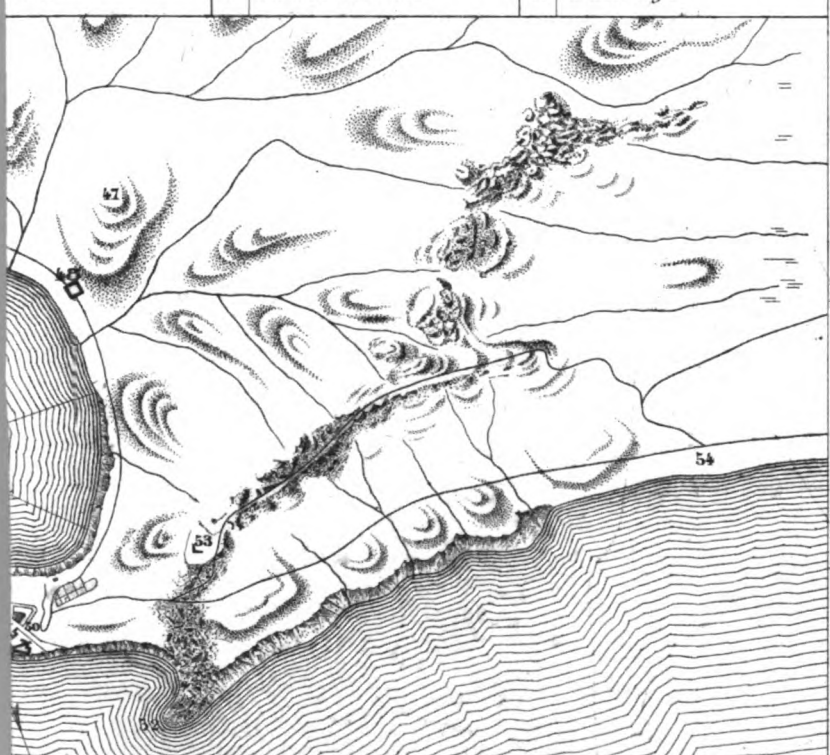
D'après le recensement de 1770 donné par Fey dans son histoire d'Oran; il y avait à cette date 532 maisons dont 42 édifices publics et de 9,000 à 10,000 habitants, savoir :

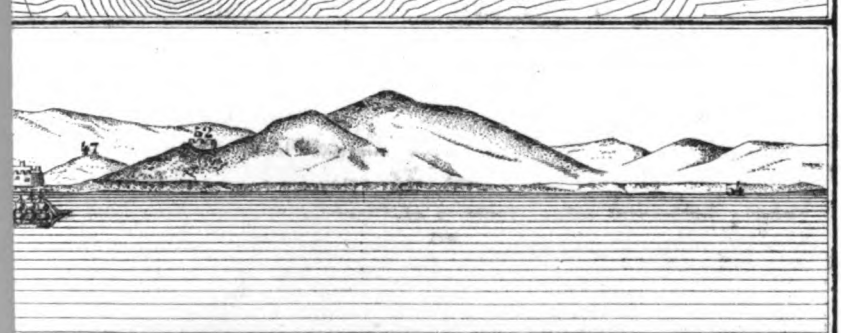
Bourgeois	2,317
Déportés	2,821
Troupes, environ	4,383
TOTAL	9,521

[1] Ces nombres sont donnés d'après le rapport de 1738.

Digitized by Google

Sainte-Thérèse.	30	Cimetière.	43	Haut de la plate-forme.
Saint-Michel.	31	Tours pour se garantir de l'épidémie.	44	Eaux chaudes.
Sainte-Barbe.	32	Lieu d'Iffy en ruine.	45	Rocher de l'Enseigne.
int-Louis.	33	Ravin d'eaux du milieu.	46	Saut du Cheval.
int-Charles.	34	Promenade profonde.	47	Montagne ronde.
int-Ferdinand.	35	Maisons blanches.	48	Bassin alimenté par les ravins.
int-Pierre.	36	Pointe de la promenade profonde.	49	Place de Mers-el-Kébir.
int-Yago.	37	Port d'Oran.	50	Porte du camp.
du Carmen.	38	Jardin du Général.	51	—— de la mer.
	39	Maisons des Maures soumis.	52	Pointe de la Marloca.
e garde du môle.	40	Redoute rouge.	53	Fort en ruines de San Salvador.
e.	41	Lazaret.	54	Partie de la plage des Aiguades.
à blé.	42	Réduit de Santa-Cruz.	55	Conduit Royal.





Imprimerie Nationale.

Digitized by Google

Digitized by Google

On voit qu'en trente-deux ans la ville n'avait fait aucun progrès appréciable. Il ne pouvait d'ailleurs en être autrement : les attaques presque incessantes des Turcs ne permettaient aucune relation suivie à quelque distance d'Oran. Plusieurs tribus du voisinage se rapprochèrent cependant de la ville pour nouer des relations avec les Espagnols et obtenir l'appui de leurs troupes contre les Turcs; les Espagnols désiraient établir des rapports avec les Arabes; ils auraient voulu obtenir la soumission de ces Arabes et le payement d'un tribut comme avant 1708; la crainte de la trahison a constamment empêché les relations de s'établir d'une manière suivie.

Contrairement à ce qui s'était passé pendant la première occupation, les environs immédiats de la ville étaient si peu sûrs que les Maures qui habitaient autrefois le village d'Yeffri, à l'Ouest du cimetière espagnol, s'étaient réfugiés à Oran par crainte des Arabes; ce sont ces réfugiés que nous avons désignés sous le nom de *Maures soumis;* ils recevaient des munitions pour 132 hommes armés, mais avec la plus grande réserve; on tenait, dit l'auteur du rapport de 1738, à « éviter les fourberies de cette espèce de gens, qui naturellement sont ennemis des chrétiens et dont chaque jour nous pouvons constater la mauvaise foi et l'amitié trompeuse ».

En l'absence de commerce régulier, l'autorité intervenait pour assurer la subsistance de la population en même temps que celle de la troupe; une commission formée des capitaines des quatre régiments de la garnison, assistés des assesseurs et employés nécessaires, reconnaissait la qualité des vivres amenés d'Espagne; elle refusait les vivres de mauvaise qualité, fixait les prix de vente en gros et en détail et réglait toutes les difficultés qui pouvaient s'élever à l'occasion de la vente et du transport.

Les Arabes ont toujours fourni des bestiaux qu'on laissait pâturer jusqu'au moment du besoin. Les moulins du ravin, remis en état, permettaient de moudre le blé apporté d'Espagne.

Nous signalerons encore l'institution d'une académie de mathématiques pour l'instruction des officiers; les cours faits en 1738

Digitized by Google

par l'ingénieur ordinaire don Antonio Gaber étaient suivis par quarante-cinq élèves.

L'occupation espagnole dura jusqu'en 1792, deux ans après le tremblement de terre qui détruisit une partie de la ville et ensevelit plus de 1,300 habitants sous ses ruines.

Tremblement de terre du 8 au 9 octobre 1790. — Depuis le mois d'août 1790, on avait éprouvé des secousses intermittentes, et des bruits sourds se faisaient entendre sous la ville; cependant les habitants n'ayant plus ressenti aucune secousse depuis le mois de septembre reprenaient confiance, quand, dans la nuit du 8 au 9 octobre à 1 heure et quelques minutes, il se produisit « un tremblement de terre si profond, si terrible, qu'en moins de trois minutes il ruina la majeure partie des édifices et ébranla le reste de fond en comble[1] ».

Les bâtiments élevés de la Casbah et les casernes, plusieurs parties du mur d'enceinte et les églises s'écroulèrent; les habitants échappés à ces premières secousses se réfugièrent au milieu de la nuit, sur la place d'Armes (place actuelle de l'Hôpital) en proie à la plus grande terreur; on ne pouvait se rendre compte de l'état des murailles, et, bien qu'une attaque des Maures fût à redouter, « le peuple demandait à grands cris qu'on lui ouvrît les portes de la ville afin de se réfugier dans la campagne et se soustraire ainsi à la chute des édifices partout ébranlés ». Malheureusement les clefs ensevelies sous les ruines de l'église métropolitaine, avec une partie de la maison du gouverneur, ne pouvaient être retrouvées; il fut impossible de se procurer des instruments pour forcer les portes. Enfin, quand le jour fut venu, des ouvriers d'artillerie ouvrirent ces portes et l'on put évacuer hors de l'enceinte une partie des blessés.

Les anciennes constructions arabes couvertes en terrasses et

[1] Rapport du comte de Cumbre-Hermosa.

Digitized by Google

mal bâties eurent beaucoup à souffrir; mais les constructions espagnoles nouvelles établies avec soin n'éprouvèrent presque pas d'accidents.

Le gouverneur général Nicolas Garcia avait péri avec toute sa famille; le comte de Cumbre-Hermosa prit le commandement et organisa des patrouilles pour le sauvetage des blessés engagés sous les décombres; de nouvelles secousses amenant la chute des bâtiments ébranlés, on dut renoncer à ces tentatives. Les médecins étaient ou morts ou blessés, les médicaments enfouis sous les ruines, les fours avaient été détruits.

Les maisons abandonnées furent pillées par les malfaiteurs sans que l'exemple réitéré des châtiments pût les arrêter.

Il fallut, en même temps, assurer la défense de la place que les Maures attaquèrent aussitôt.

Attaques d'Oran par Mohamed-el-Kébir. — Le bey de Mascara, Mohamed-el-Kébir, amena 18,000 Arabes et tenta, le 17 octobre, une attaque générale; elle fut repoussée; Mohamed occupa ensuite le plateau dominant Santa-Cruz et essaya de prendre ce fort; voyant sa tentative échouer il se retira le 29 octobre. Sur l'ordre du dey d'Alger, il revint encore pendant l'hiver, mais sans plus de succès; les pluies l'obligèrent de nouveau à rentrer dans sa capitale.

Le siège recommença au printemps et dura tout l'été; la solidité des troupes espagnoles et particulièrement du régiment des gardes wallonnes, arrivé en février 1791, sauva encore une fois la ville.

C'est sur le château Saint-Philippe que l'ennemi porta ses principaux efforts : trois assauts furent tentés; tous trois furent repoussés par le chevalier de Torcy[1], malgré le nombre et le courage des assaillants.

Le bey de Mascara dut se replier encore une fois.

[1] Le chevalier de Torcy, décédé le 6 juillet 1852, à l'âge de quatre-vingt-deux ans, avait fourni à M. Fey quelques détails sur Oran.

Digitized by Google

Évacuation d'Oran par les Espagnols. — Cependant l'Espagne, qui venait d'entrer dans la coalition contre la France, se voyait sur le point de prendre part à la guerre continentale; elle jugea impossible de faire encore les sacrifices nécessaires à la conservation d'Oran et fit des ouvertures au dey d'Alger Mohamed-ben-Osman, au sujet de la cession d'Oran et de Mers-el-Kébir; ces négociations, interrompues par les exigences de Mohamed qui aurait voulu la reddition de ces deux places sans conditions, furent reprises aussitôt après sa mort (12 juillet 1791).

Son successeur Ali-Abou-Hassan traita avec le roi d'Espagne de la reddition de la place; elle devait être évacuée dans un délai déterminé et remise dans l'état où elle se trouvait en 1732; les troupes musulmanes devaient débloquer la ville; les Espagnols conservaient le droit, à l'exclusion de toute autre nation, d'envoyer leurs navires à Oran ou à Mers-el-Kébir, moyennant le payement d'un droit fixé. Enfin, ils pourraient établir un comptoir près de Mers-el-Kébir et se livrer à la pêche du corail le long des côtes de l'Ouest au prix d'une redevance annuelle de 120,000 francs.

C'est en mars 1792 que Mohamed entra dans Oran, après s'être entendu secrètement avec le gouverneur pour la conservation des fortifications qui, aux termes du traité, auraient dû être détruites.

Mais le dey d'Alger, craignant une trahison de la part de Mohamed, fit partir un *oukil* (envoyé spécial muni de pleins pouvoirs) chargé de détruire les forts. Le bey d'Oran n'osa s'y opposer.

Quelques familles espagnoles tentèrent de rester à Oran, mais elles ne purent s'accommoder du régime turc et retournèrent peu à peu dans leur pays. Il ne resta qu'un Européen, le sieur Gaillard ou Gaillarda, né à Paris en 1750, puis naturalisé Espagnol; il vint à Oran dans le régiment des gardes wallonnes, se fit musulman et devint joaillier du bey. Les Français le trouvèrent dans la ville[1], où il mourut en 1841.

[1] Mémoire de M. le lieutenant-colonel Lapène.

Digitized by Google

§ 4. ORAN SOUS LES TURCS.

Mohamed-el-Kébir fit appel aux villes voisines pour repeupler Oran; il distribua des terrains soit gratuitement, soit moyennant le payement d'un prix peu élevé; c'est dans ces conditions que fut bâti le quartier israélite par des juifs auxquels les terrains furent livrés à la seule condition d'y bâtir sur des alignements donnés.

« Les constructions particulières s'étendaient sur tout l'espace compris entre le fort Saint-André et le fort Saint-Philippe; elles envahirent même les fortifications; les Français furent obligés de les en débarrasser à leur entrée.

« Mohamed-el-Kébir garda pour lui-même, suivant la cession qui lui en fut faite par le pacha Hassan, tout ce qui avait appartenu au domaine espagnol; le don de ces propriétés fut confirmé par Mustapha-Pacha à Osman, fils de Mohamed-el-Kébir, et c'est à ces divers titres que les fils d'Osman ont réclamé auprès de l'autorité française la restitution des biens de leurs père et grand-père[1]. »

Il fit élever la mosquée de Karguentah (1793) pour servir de tombeau à lui et à sa famille, et décida de la construction de la mosquée de Sidi-el-Aouari, enclavée dans les bâtiments du campement.

Quant à la grande mosquée (ou mosquée du Pacha), elle fut fondée par le dey d'Alger, qui consacra à sa construction l'argent du rachat des chrétiens; les biens composant la dotation de cette mosquée sont décrits sur une inscription datant de mars 1796.

Les qualités de Mohamed et l'influence dont il jouissait excitèrent la méfiance du dey d'Alger qui le fit empoisonner en 1799.

A partir de cette époque et jusqu'en 1830, Oran resta à peu près telle que l'avait laissée Mohamed; six beys s'y succédèrent, de 1799 à 1817, et sur ce nombre, quatre moururent assassinés. Ils ont été presque constamment occupés à combattre les Arabes qui menaçaient sans cesse les Turcs d'Oran.

[1] Mémoire du général Tripier.

Digitized by Google

Nous nous bornerons à mentionner l'un d'eux, Osman-ben-Mohamed, à qui l'on doit l'aménagement des eaux de Ras-el-Aïn.

Hassan, le dernier des beys d'Oran, avait été de la garde, puis l'un des cuisiniers du bey Osman; l'un des successeurs d'Osman le prit à son service et lui donna sa fille en mariage; il fut appelé au poste de bey par le vœu de la population. Comme son prédécesseur, il eut à lutter contre les Arabes et dut faire de nombreuses expéditions dans l'intérieur de la province pour châtier les tribus révoltées. C'est lui qui condamna à mort l'un des marabouts les plus vénérés des Arabes, Sidi-el-Hadji-Mahy-ed-Din, le père d'Abd-el-Kader; Hassan, sur les instances de sa femme, se contenta de le faire interner à Oran; il lui fit d'ailleurs rendre la liberté un an plus tard.

§ 5. OCCUPATION FRANÇAISE.

Première occupation de Mers-el-Kébir. — En 1830, après la prise d'Alger, les Arabes profitèrent de la défaite des Turcs pour venir mettre le siège devant Oran; Hassan voulait se retirer à Mascara, abandonnant la ville aux Arabes, quand les habitants l'attaquèrent sur les glacis et l'obligèrent à rentrer; ainsi menacé à l'intérieur et à l'extérieur, Hassan sollicita la protection de l'autorité française.

Il fit connaître à M. Louis de Bourmont, fils du maréchal, envoyé à Oran sur *le Dragon*, son intention de remettre Oran aux Français et de se retirer en Asie Mineure, il demanda des troupes pour se faire respecter des Arabes qui ne manqueraient pas de renouveler leurs attaques dès qu'ils apprendraient les pourparlers engagés avec la France.

Pendant que les envoyés du bey négociaient à Alger, le capitaine Leblanc fit occuper le fort de Mers-el-Kébir par les équipages du *Voltigeur* et de *l'Endymion*.

Les soixante Turcs qui gardaient ce fort se retirèrent immédiatement.

Cependant M. Louis de Bourmont était retourné à Alger rendre

Digitized by Google

compte du résultat de sa mission; le maréchal de Bourmont, général en chef, résolut de donner suite aux propositions du bey et fit partir, le 6 août, un corps expéditionnaire chargé d'occuper Oran. Les vaisseaux qui le transportaient venaient de mouiller à Mers-el-Kébir quand l'expédition reçut l'ordre de se replier sur Alger. On venait d'apprendre l'issue de la révolution de Juillet, et le général en chef, ignorant les intentions du Gouvernement, voulait que toutes ses troupes fussent réunies autour d'Alger.

La garnison qui occupait Mers-el-Kébir évacua le fort après avoir détruit les défenses que les Turcs auraient pu nous opposer en cas d'une nouvelle attaque. Hassan refusa de partir pour Alger avec l'escadre; il espérait sans doute venir à bout de l'insurrection avec la seule aide des Douairs et des Smélas, deux tribus qui avaient toujours été fidèles aux Turcs.

Expédition du général Danrémont. — Le maréchal de Bourmont fut remplacé dans le commandement du corps d'occupation par le général Clausel; celui-ci, informé des intrigues de divers agents marocains dans le beylik d'Oran, envoya un officier de son état-major à Tanger avec mission de parvenir auprès d'Abd-er-Rhaman, sultan du Maroc, et de lui faire de sérieuses représentations; le général Clausel appuyait cette mission par l'envoi à Oran d'un détachement sous les ordres du général Danrémont; parti le 11 décembre 1830 d'Alger, le général occupa le 14 les forts de Mers-el-Kébir, Santa-Cruz et Saint-Grégoire. Mais il n'obtint que plus tard l'autorisation de faire entrer ses troupes dans Oran. Le 4 janvier 1831, quelques hommes pénétrèrent en ville par un sentier que leur indiqua un juif, le long de l'escarpement de la Marine, entre la redoute San-Yago (appelée depuis *lunette Saint-Louis*) et le fort Saint-Grégoire, et ouvrirent la porte du Santon au reste de la colonne.

Le bey Hassan s'embarqua pour Alger, où il séjourna jusqu'au départ du général Clausel; puis il se retira à la Mecque.

Digitized by Google

La ville d'Oran, désertée par les musulmans et notamment par les riches familles des Douairs et des Smélas qu'on avait négligé de rassurer sur les intentions de la France, resta abandonnée aux juifs.

Convention avec le bey de Tunis au sujet d'Oran. — Le général Clausel, voulant organiser les nouvelles conquêtes de la France, poursuivait le projet de faire administrer par les indigènes les provinces que nous n'occupions pas; des négociations avaient été engagées dans ce but avec le bey de Tunis, de concert avec M. de Lesseps, consul général de France. Un traité avait été signé pour la province de Constantine; le général Clausel voulut faire de même pour Oran; mais la distance de Tunis à Oran est grande; les communications ne peuvent se faire que par mer. Aussi fallut-il insister vivement auprès du bey de Tunis; il se décida cependant; un de ses parents Ahmed fut nommé bey d'Oran.

Khéreddine, khalifa du nouveau bey, s'embarqua pour Oran après avoir signé avec l'intendant Volland une convention stipulant au profit de la France le payement d'une redevance annuelle de 1 million et l'occupation de Mers-el-Kébir.

Le général Danrémont quitta Oran aussitôt après l'arrivée de Khéreddine en y laissant le colonel Lefol du 21e de ligne.

Contrairement à ses espérances, le khalifa ne trouva rien à Oran; les écuries et les magasins étaient vides; les troupes avaient peine à trouver des vivres. « Une belle nuit, les Tunisiens et les janissaires de l'ancien bey, qui s'étaient enrôlés avec eux, sortirent en armes, tombèrent sur les douars de plusieurs tribus qui n'avaient pas voulu reconnaître l'autorité de leur chef, coupèrent quarante têtes, se saisirent des femmes et des enfants et ramenèrent trois mille moutons, bœufs et vaches. Le khalifa magnanime fit relâcher les enfants et les femmes, mais garda le bétail. Cette exécution n'était pas pour rétablir les bonnes relations entre la place et le dehors; cependant, les jours de marché, quelques campagnards armés

Digitized by Google

jusqu'aux dents s'aventuraient en ville; à côté d'un panier d'œufs, d'un pot de beurre et de deux poules, on voyait un Bédouin accroupi, le fusil à la main et le yatagan à la ceinture; quand cet homme avait débité sa marchandise et compté sa monnaie, il se relevait et s'en allait gravement; la porte franchie, à quelque distance, il se retournait et lâchait son coup de fusil contre la muraille : les soldats n'y prenaient pas garde. Ce n'est rien, disaient-ils, ce sont des Bédouins qui tirent pour s'amuser; ils en font autant tous les jours[1]. »

Cependant le Gouvernement avait refusé de ratifier les conventions passées par le général Clausel; de nouvelles négociations, entamées régulièrement cette fois avec la régence de Tunis, n'aboutirent pas, et les Tunisiens durent abandonner Oran. Les troupes françaises devaient désormais être seules à occuper la ville.

Commandement du général Boyer. — Le général de Faudoas, envoyé aussitôt avec deux nouveaux bataillons, fut remplacé, un mois environ après son arrivée, par le général de division Pierre Boyer, surnommé *Pierre le Cruel* par les Espagnols qui avaient conservé le souvenir de sa rigueur pendant les guerres d'Espagne. Le général Boyer était indépendant du général qui commandait à Alger et ne relevait que du Ministre. Il ne pouvait songer à étendre son action à l'extérieur; l'effectif dont il disposait ne lui permettait pas de s'éloigner au delà de la portée des canons de la place; aussi essaya-t-il de nouer des relations avec les garnisons turques qui occupaient encore Tlemcen et Mostaganem.

Le sultan du Maroc avait envoyé vers Tlemcen et Mascara un homme dévoué, El-Hameri, qui parcourait le pays avec les chefs des Douairs et des Smélas, annonçant partout la prochaine extermination des chrétiens; des lettres envoyées par lui furent interceptées, et deux marchands compromis furent décapités sur l'ordre du général Boyer.

[1] Rousset, *Les commencements d'une conquête.*

Digitized by Google

Les chefs des Douairs et des Smélas, Mouserli et Mustapha-ben-Ismaël, ne tardèrent pas à rompre avec El-Hameri; ils se rapprochèrent d'Oran, et les marchés de la ville devinrent libres comme au temps des beys.

Cependant une nouvelle mission, appuyée par la présence d'une escadre, avait obtenu du sultan du Maroc, au commencement de 1832, le rappel des agents qui parcouraient la province d'Oran et sa renonciation formelle à toute prétention sur le beylik; les Arabes restaient donc abandonnés à eux-mêmes, sans aucune autorité supérieure capable de maintenir l'union entre toutes les tribus jalouses et ennemies les unes des autres.

Les grands du beylik sentirent immédiatement le danger d'une pareille situation en présence de l'ennemi; ils se réunirent à Mascara et choisirent pour leur chef le marabout Mahy-ed-Din, habitant une zaouïa célèbre connue sous le nom de *Guetna-Oued-el-Hammam* (avril 1832).

Le marabout, suivi de ses fils, appela sans retard toutes les tribus à la guerre contre l'infidèle; le 17 avril, Abd-el-Kader faisait ses premières armes contre les Français en attaquant une reconnaissance de 100 hommes du 2e de ligne. Les attaques se renouvelèrent souvent; le 6 mai, le nombre des Arabes qui menaçaient la place était de 12,000. L'époque de la récolte fut plus calme; mais les hostilités reprirent les derniers jours du mois d'août.

Enfin le 11 novembre, tous les hommes qu'avait pu rassembler Mahy-ed-Din furent mis en déroute.

Il était bien certain à l'avance que les Arabes, attaquant sans ordre, ne pouvaient réussir là où les troupes turques avaient constamment échoué, même avec le secours de l'artillerie.

Cette défaite servit du reste admirablement les projets du vieux marabout; dans une nouvelle réunion des chefs à Mascara, il allégua son âge et fit agréer à sa place son fils Abd-el-Kader; le 25 novembre 1832, Abd-el-Kader prit possession du pouvoir avec le titre de sultan. «Des lettres expédiées dans toutes les tribus annon-

Digitized by Google

cèrent partout qu'il allait parcourir le beylik pour rétablir l'ordre, punir les injustices des forts envers les faibles, percevoir les impôts et organiser une armée capable d'exterminer les chrétiens[1]. »

Quelques mois après ces événements, le général Boyer était rappelé en France sur les instances du duc de Rovigo, qui depuis longtemps signalait les difficultés résultant de la situation faite au commandant d'Oran. Une décision du 28 février 1833 lui donna pour successeur le maréchal de camp Desmichel. Le nouveau commandant étant placé sous les ordres du général en chef du corps d'occupation, l'histoire propre d'Oran prend fin à l'arrivée du général Desmichel et se confond avec celle de la conquête de la province et de toute l'Algérie.

[1] Rousset, *Les commencements d'une conquête.*

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

LE PORT D'ORAN.

§ 1. TRAVAUX ESPAGNOLS.

Les Espagnols avaient déjà reconnu la nécessité d'avoir à Oran, sinon un port, du moins un abri pour les embarcations qui devaient faire les transports entre la rade de Mers-el-Kébir et la ville; en 1736 ils commencèrent une jetée enracinée au bec de rocher situé au Sud du fort Lamoune; sa longueur était de 42 mètres quand elle fut détruite par la tempête du 5 février 1738. Mal entretenue par les Turcs, dégradée sans cesse par la mer, cette digue s'affaissa peu à peu; en 1833, elle ne dépassait pas le niveau de l'eau, et les matériaux qui la composaient ne formaient plus qu'une chaîne d'écueils et de récifs[1]. Cette jetée était à la place occupée aujourd'hui par le quai du Centre.

A la même époque, les Espagnols firent élever sur la plage, un peu au Sud de la jetée, un solide corps de garde appelé *corps de garde du Môle;* cette construction comportait une voûte garnie d'une herse et d'un pont-levis; elle était armée d'une batterie de 4 canons installée sur les terrasses.

Au Sud de cette entrée, le long de la plage, de grands magasins voûtés avaient été creusés dans le roc, de 1786 à 1788; l'un de ces magasins, le plus rapproché du môle, était creusé un peu en contre-bas du niveau de la mer et communiquait avec la rade par un chenal étroit; on l'appelait *el Banquillo* (le petit banc), et on y mettait à l'abri les marchandises embarquées. Quelques barques pouvaient y trouver un abri pendant le mauvais temps; en 1833,

[1] M. de Missiessy, capitaine de corvette (rapport de 1833).

Digitized by Google

cette grotte était dans le plus mauvais état et menaçait de s'effondrer.

Enfin les Espagnols avaient commencé deux quais : l'un le long des magasins voûtés, orienté à peu près N.-S. ; l'autre au Sud de la baie, dans une direction perpendiculaire ; ils sont désignés peu après la conquête sous les noms de *quai des Magasins* et de *quai Sainte-Marie;* entre les deux alignements, une plage avait été conservée pour le halage à terre des embarcations.

Le quai Sainte-Marie était construit en pierres dures de très haut appareil et protégé par un cordon d'enrochements ; aussi s'est-il conservé, malgré la faible épaisseur du revêtement qui ne comprenait que ces pierres de haut appareil posées à sec et à joints incertains [1]. Quant au quai des Magasins, probablement moins bien construit, il était entièrement ruiné au moment de l'occupation française.

§ 2. TRAVAUX ET PROJETS DE 1832 À 1845.

Premiers travaux. — Oran n'offrait, somme toute, aucune ressource en 1831 ; M. de Missiessy, alors capitaine de corvette, appelé à donner son avis sur un projet de port à Oran, fait un tableau des plus affligeants de l'état du port en 1833 ; dans l'espace de dix mois, trois allèges de l'État avaient péri devant la grotte, faute d'un espace suffisant pour se mettre à l'abri de la mer.

Quelques travaux furent entrepris immédiatement pour faciliter les débarquements ; la grotte de refuge fut déblayée et réparée ; on construisit un quai de 120 mètres de long sur 16 mètres de largeur ; mais, quelle que fût l'utilité de ces travaux, il est clair qu'ils ne pouvaient rendre de sérieux services en l'absence d'un abri contre le mauvais temps.

Premier projet Pézerat. — La question de la création d'un port

[1] Rapport de M. Pézerat du 10 mars 1837.

Digitized by Google

s'est donc posée dès le début de l'occupation; en 1833, M. Pézerat, ingénieur civil, chef du service des ponts et chaussées à Oran, et M. le colonel Fitz-James, commandant de la place, faisaient ressortir les avantages considérables que présenterait, sur la route d'Oran à Mers-el-Kébir, le port qu'ils proposaient de créer. Il devait être formé de deux jetées enracinées, l'une au môle Espagnol, l'autre au Sud, à l'Est du moulin militaire.

Pour le commerce, le prix du fret diminuerait beaucoup dès que les navires pourraient venir faire leurs opérations commerciales à Oran, puisqu'on supprimerait non seulement la manutention et le transport des marchandises, mais encore les risques de mer entre Mers-el-Kébir et Oran et les pertes de temps éprouvées par les navires dès que l'état de la mer rend impossible la navigation des chalands et autres embarcations de servitude.

L'État devait retirer du port d'Oran des avantages non moins évidents, puisqu'il pourrait se dispenser de construire des magasins à Mers-el-Kébir et qu'il n'aurait plus à entretenir tous les chevaux nécessaires au transport des approvisionnements par route.

Ces considérations avaient amené M. le colonel Fitz-James à demander l'abandon du projet de route entre Oran et Mers-el-Kébir et la construction immédiate d'un port sous les murs d'Oran. M. le Ministre de la guerre n'adopta ces conclusions qu'en partie; il fit connaître par dépêche du 30 avril 1833, adressée à M. l'intendant civil, que la route de Mers-el-Kébir ne devait en aucun cas être abandonnée : « En admettant même qu'elle ne puisse satisfaire aussi complètement que le ferait un port aux besoins du commerce, elle remplit d'autres conditions qui semblent exiger que l'on poursuive sa construction, lors même que le port existerait. » M. le Ministre donnait d'ailleurs des instructions, en vue de l'étude du projet de port par les divers services intéressés.

Projet de 1833. — Après avoir étudié plusieurs projets, M. Pézerat proposa deux solutions à la Commission réunie à Oran le

Digitized by Google

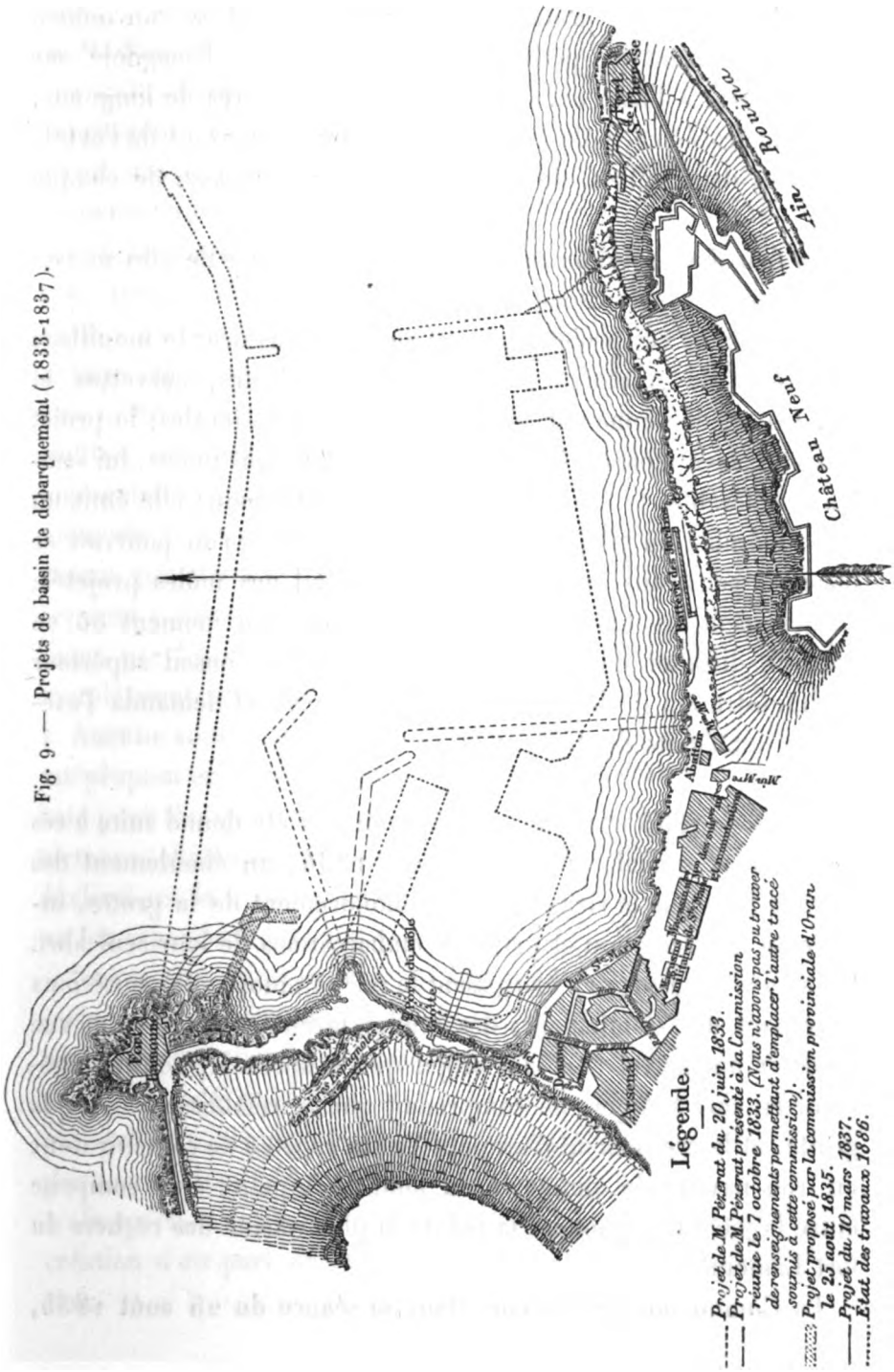


Fig. 9. — Projets de bassin de débarquement (1833-1837).

Digitized by Google

7 octobre 1833. La première comportait trois jetées : un môle à l'Ouest, formant le prolongement de la jetée Espagnole sur 260 mètres; à l'Est, un autre môle de 410 mètres de longueur; enfin un troisième môle à une petite distance en avant de l'extrémité des deux autres, de manière à laisser une passe de chaque côté.

La deuxième solution comprenait une seule jetée de 260 mètres enracinée à la jetée Espagnole.

L'auteur de ces projets estimait suffisant d'assurer le mouillage de treize ou quatorze grands navires, frégates, corvettes et gabares, et de donner un abri aux embarcations locales; le projet restreint, bien moins coûteux que le projet des trois môles, lui semblait préférable; la Commission en jugea autrement; elle émit un avis favorable au projet complet, en ajoutant qu'on pourrait se borner à construire immédiatement un seul des môles projetés; l'achèvement des travaux serait ajourné jusqu'au moment où on pourrait disposer de ressources suffisantes. Le Conseil supérieur d'administration de la Régence adopta cet avis et demanda l'exécution immédiate des travaux.

Projets de 1835 et 1837. — Il n'avait pas été donné suite à ces propositions quand, le 29 décembre 1834, un éboulement des rochers longeant le rivage amena l'effondrement de la grotte, intercepta la circulation et priva les embarcations de leur seul abri. On assura le passage en élargissant le quai au moyen des matériaux provenant de l'éboulement; des études furent entreprises en vue de créer un nouvel abri. Le projet que proposa M. Poirel, ingénieur en chef à Alger, ne comprenait que le rétablissement de la grotte, et le creusement d'un petit bassin capable de contenir deux ou trois navires de commerce au fond de la petite anse comprise entre la jetée Espagnole et la pointe la plus voisine des rochers du fort Lamoune.

La Commission provinciale, dans sa séance du 25 août 1835,

Digitized by Google

donna un avis favorable au projet beaucoup plus étendu proposé par M. Pézerat, qui s'en tenait cependant toujours au programme de 1833; les grands navires de guerre continueraient à fréquenter exclusivement la rade de Mers-el-Kébir; les navires de commerce iraient, eux aussi, mouiller en rade de Mers-el-Kébir et ne se rendraient à Oran qu'à tour de rôle et seulement pour y faire leurs opérations commerciales.

Ce projet comprenait une jetée de 120 mètres orientée O.-E. 22° S., enracinée à un bec de rocher à 150 mètres au Nord de la jetée Espagnole et terminée par une petite traverse dirigée vers le Sud pour augmenter le calme de la surface abritée. On profitait ainsi des hauts-fonds le long des rochers Lamoune pour augmenter la profondeur du mouillage, tout en réduisant la longueur de la jetée. Des magasins voûtés et recouverts en terrasse étaient projetés sur toute la longueur de la digue; des batteries devaient y être établies; enfin, un feu de port était prévu à l'angle formé par les deux alignements de la jetée. Des murs de quai complétaient ce projet; la dépense était évaluée 1,896,750 francs.

Aucune suite ne lui fut donnée, et en 1837 (10 janvier) M. Pézerat proposa un nouveau projet de bassin à créer dans le fond de la baie pour l'usage exclusif des embarcations du plus faible tonnage : tartanes, chaloupes, allèges, etc. La surface n'était que de 42 ares environ, et la dépense ne devait pas atteindre 100,000 francs; il ne fut cependant pas exécuté.

Sur le plan général de 1837 figure un autre tracé de jetée enracinée à l'une des pointes Nord des rochers Lamoune; ce projet ne semble avoir fait l'objet d'aucune proposition, et nous ne l'aurions pas mentionné si M. Pézerat n'avait ajouté aux travaux dont il a été question jusqu'alors un bassin de radoub, dans la crique comprise entre deux pointes de rochers.

Jusqu'en 1844, aucune proposition nouvelle en vue de la création d'un port ne semble avoir été adressée à l'Administration.

Digitized by Google

Quai Sainte-Marie et quai Lamoune. — On se contenta pendant cette période d'entretenir le quai Sainte-Marie, le débarcadère en charpente du quai Lamoune ou des Magasins, puis de rétablir entièrement le quai Lamoune.

Le quai, primitivement projeté avec un parement vertical de $1^m,45$ au-dessus du niveau de l'eau, fut exécuté, sur la demande du commerce, avec un plan incliné de $0^m,155$ par mètre sur $7^m,50$ de longueur; le bord du quai fut d'ailleurs suffisamment avancé dans la mer pour servir lui-même de débarcadère.

Quant au quai Sainte-Marie, dont la reconstruction partielle avait été proposée en 1844, il devenait d'autant plus nécessaire, que la rue de Ras-el-Aïn, qui mettait en communication le quai avec la ville, en suivant le ravin, venait d'être ouverte à la circulation; cette nouvelle voie fut, dès le début, extrêmement fréquentée et, par suite aussi, le quai Sainte-Marie qui la reliait au quartier de la Marine.

§ 3. CRÉATION D'UN BASSIN DE DÉBARQUEMENT (1844-1860).

Projet de la Commission nautique de 1844. — En 1844, la Commission nautique instituée par le Ministre de la guerre[1], en vue d'étudier les améliorations à apporter aux mouillages de la province d'Oran, reprit l'initiative de nouvelles propositions pour la création d'un bassin de débarquement à Oran; elle avait calculé que, de 1840 à 1844, les frais de batelage et de surestaries avaient été annuellement de 111,966 francs pour l'État et de 189,760 francs pour le commerce, soit en totalité de 300,000 francs. Pour éviter ces frais, la Commission proposait de créer à Oran un bassin de 3 hectares abrité par deux jetées: l'une de 200 mètres environ, enracinée sur le môle Espagnol, devait être dirigée E. 30° S.; l'autre, de 150 mètres de longueur, aurait été parallèle à la direction du quai. Une passe de 50 mètres séparait l'extrémité de ces jetées.

[1] M. Aucour, ingénieur des ponts et chaussées, et M. Lieussou, ingénieur hydrographe, faisaient partie de cette Commission.

Digitized by Google

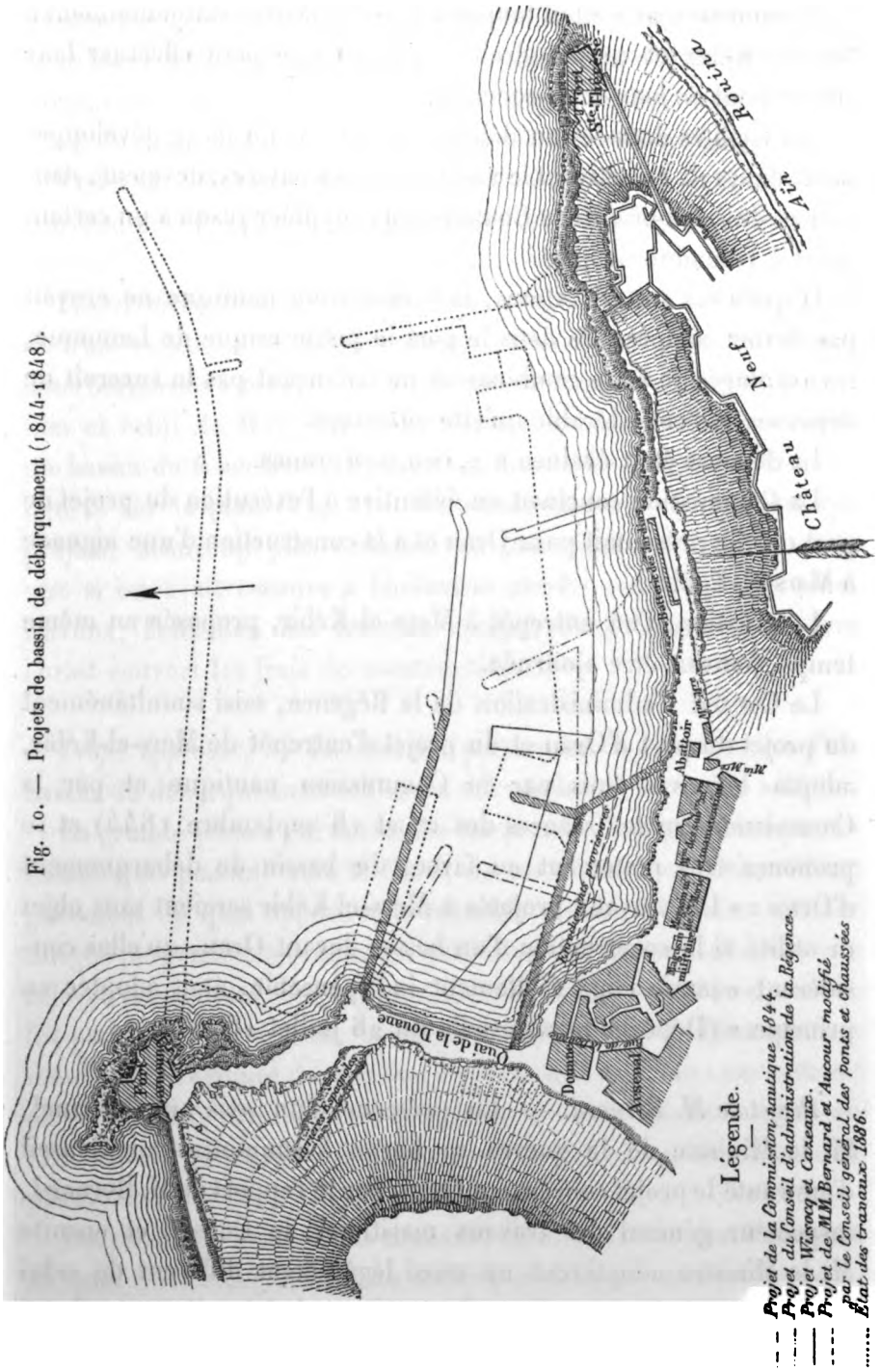


Fig. 10. — Projets de bassin de débarquement (1844-1848).

Digitized by Google

La Commission admettait toujours que les navires stationneraient à Mers-el-Kébir et ne viendraient à Oran que pour effectuer leur chargement ou leur déchargement.

Les facilités données au débarquement par un large développement de quai, en activant le va-et-vient des navires, devaient, dans l'esprit des membres de la Commission, suppléer jusqu'à un certain point à l'étendue du port.

D'après ces considérations, la Commission nautique ne croyait pas devoir comprendre dans le port la petite crique de Lamoune, les avantages de cette combinaison ne balançant pas le surcroît de dépenses très considérable qu'elle eût exigé.

La dépense était évaluée à 1,100,000 francs.

La Commission concluait en définitive à l'exécution du projet de port qu'elle présentait pour Oran et à la construction d'une aiguade à Mers-el-Kébir.

La création d'un entrepôt à Mers-el-Kébir, proposée en même temps, pouvait être ajournée.

Le Conseil d'administration de la Régence, saisi simultanément du projet du port d'Oran et du projet d'entrepôt de Mers-el-Kébir, adopta les avis émis par la Commission nautique et par la Commission mixte (séances des 1er et 18 septembre 1844) et se prononça très nettement en faveur du bassin de débarquement d'Oran : « Les travaux projetés à Mers-el-Kébir seraient sans objet ni utilité si la construction d'un bassin devant Oran, qu'elles considèrent comme étant réellement indispensable, était adoptée en principe. » (Dépêche ministérielle du 28 juillet 1845.)

Projet de M. Bernard. — En présence d'un avis aussi formel, M. le Ministre de la guerre se borna à soumettre au Conseil d'amirauté le projet concernant Oran; sur le rapport de M. Bernard, inspecteur général des travaux maritimes, le Conseil et ensuite M. le Ministre adoptèrent un tracé légèrement différent de celui de la Commission nautique; la surface abritée était portée à

Digitized by Google

4 hectares; la jetée Nord était prolongée et redressée vers le Nord de manière à mieux abriter la passe; enfin, la jetée Est devait être éloignée de 260 mètres du quai Lamoune; on créait en outre, en avant du quai Sainte-Marie, un terre-plein de 2 hectares.

Telles sont les bases sur lesquelles M. Aucour eut à préparer un nouveau projet. (Décision ministérielle du 28 juillet 1845.)

Projets divers. — Les divers tracés proposés sont peu différents du tracé exécuté que nous décrirons en détail un peu plus loin; nous nous bornerons à mentionner ici le projet du Conseil d'administration et celui de MM. Wisocq et Cazeaux comportant : le premier un bassin de 6 hectares, le second un bassin de 7 hectares; ils sont figurés sur le plan (Fig. 10). On reconnaissait d'ailleurs que ces projets, beaucoup plus coûteux, ne pouvaient recevoir de suite que si on avait recours à l'industrie privée pour l'exécution des travaux; l'abandon des terrains conquis dans cette combinaison aurait couvert les frais de construction.

Projet approuvé. — La décision prescrivant la construction d'un bassin de débarquement à Oran a été rendue le 17 juillet 1848.

La grande jetée a été enracinée sur le môle Espagnol et reportée autant que possible vers le Nord, de manière à permettre l'élargissement du quai opposé sans toutefois réduire le bassin; elle fut dirigée perpendiculairement au quai Lamoune et, par suite, un peu relevée vers le Nord; sa longueur, primitivement fixée à 300 mètres, fut portée à 350 mètres; la longueur de la jetée de l'Est était en même temps réduite de manière à laisser une passe de 100 mètres; on se réservait d'ailleurs de prolonger ultérieurement la jetée de l'Est si l'on ne pouvait obtenir une tranquillité suffisante avec la passe de 100 mètres.

On reconnut bien vite la nécessité de construire, parallèlement au quai Charlemagne et à 40 mètres en arrière, une jetée provisoire en enrochements naturels, pour protéger les remblais formés

Digitized by Google

des débris de l'exploitation des carrières; c'est ainsi que fut commencé le terre-plein actuel, compris entre la rue Ximénès et le quai Charlemagne.

Le montant du projet approuvé en 1848 était de 3,300,000 francs; il fut réduit à 2,700,000 francs par suite des diverses modifications apportées au profil des jetées.

Profil de la jetée. — Le choix du profil des jetées donna lieu à une discussion dont il nous paraît utile de rappeler les principales phases.

Tout d'abord, M. Aucour proposa de les construire entièrement en blocs artificiels en béton de 10 mètres cubes, et d'établir un quai de 12 mètres de largeur du côté du port; sur l'avis du Conseil des ponts et chaussées, le quai fut supprimé, et le cube des blocs artificiels porté de 10 à 15 mètres.

Dès que les travaux furent commencés, on reconnut la possibilité de diriger l'exploitation des carrières, de manière à obtenir des enrochements naturels de fortes dimensions. M. Aucour proposa, dès lors, de substituer les blocs naturels aux blocs artificiels; ceux-ci ne seraient employés que pour la Grande Jetée et seulement à partir de 3 mètres en contre-bas du niveau de la mer.

Le Conseil des ponts et chaussées, sur l'avis de M. l'inspecteur général Froissard, jugea indispensable de protéger le talus extérieur sur toute sa hauteur par un revêtement en blocs artificiels. (Décision du 31 décembre 1851.)

Mais, plus tard, l'expérience ayant démontré que la jetée de l'Est, construite en blocs naturels, n'avait subi aucune avarie, une décision ministérielle du 11 juin 1852 autorisa à ajourner ce revêtement jusqu'au moment où il serait reconnu nécessaire.

Exécution des travaux. — Les travaux, commencés dès 1848, furent adjugés seulement le 15 septembre 1852 au profit de M. Dessoliers; le montant des travaux exécutés était alors de 450,000 francs environ. Cette première adjudication ne comprenait que les deux

Digitized by Google

jetées, la jetée provisoire parallèle au quai Charlemagne, et quelques travaux accessoires se rattachant immédiatement à ceux des jetées; l'estimation était de 1 million.

Cette entreprise prit fin en 1860.

Dragages. — Pendant le cours des travaux, alors que la jetée du Nord n'avait que 200 mètres, les sables de l'anse Sainte-Thérèse située à l'Est de la Petite Jetée, remués à chaque grosse mer, vinrent se déposer dans le port; cet ensablement devait évidemment cesser avec l'achèvement de la jetée du Nord : une fois l'anse Sainte-Thérèse suffisamment abritée, les sables ne pourraient plus se mettre en mouvement.

Cependant, le port étant régulièrement fréquenté dès cette époque, il fallait conserver au bassin sa profondeur normale par des dragages; les marchés passés dans ce but furent renouvelés jusqu'en 1862.

§ 4. CRÉATION D'UN PORT (1858-1876).

Nécessité d'un port. — Les travaux compris au projet de 1848 étaient loin d'être achevés quand le développement des relations commerciales, dépassant toutes les prévisions, montra l'insuffisance du bassin en cours d'exécution et la nécessité de créer un véritable port, accessible aux plus grands navires de commerce et par tous les temps; le mouillage de Mers-el-Kébir n'offrait pas au commerce des facilités suffisantes; il était indispensable d'affranchir les navires de l'obligation d'attendre, à 7 kilomètres d'Oran, le moment de faire leurs opérations commerciales.

D'autre part, les chemins de fer projetés ou en cours d'exécution, soit en Algérie, soit en Espagne, faisaient présager, avec raison, une augmentation prochaine et très rapide du mouvement commercial.

La création d'un port à Oran s'imposait donc. M. Aucour en présenta le projet en 1857.

Digitized by Google

Projet de port à Arzew. — D'autres projets furent mis en avant. M. Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine, signalait Arzew, dans la deuxième édition de sa brochure sur les ports de l'Algérie, comme appelé à devenir le grand port commercial de la province d'Oran et, par conséquent aussi, la tête des chemins de fer de l'Ouest.

La baie d'Arzew, bordée de plages derrière lesquelles s'étendent d'immenses plaines, communique plus facilement avec l'intérieur que le golfe d'Oran, entouré presque partout de hautes montagnes; il y avait donc lieu, suivant M. Lieussou, de conserver à Oran-Mers-el-Kébir, son caractère de port exclusivement militaire, pour créer à Arzew le port de commerce de la province. Cette opinion ne prévalut pas devant les commissions qui eurent à donner leur avis sur la question; on fit observer que le courant commercial établi vers Oran ne se déplacerait pas. La ville d'Oran n'est, du reste, pas du tout isolée de l'intérieur; le plateau, relativement peu élevé, qui s'étend au Sud de la ville, entre la chaîne du Murdjadjo et le massif du cap Ferrat, la met en relation avec toute la province; c'est sur ce plateau qu'étaient déjà tracées, en 1857, les routes d'Arzew, de Saint-Denis-du-Sig et de Tlemcen. Quant au chemin de fer, il était bien clair qu'il serait en tous cas prolongé jusqu'à Oran.

Projet de port à Mers-el-Kébir. — Un autre projet très vivement soutenu par M. le général Frossard, alors commandant supérieur du génie en Algérie, consistait à créer à Mers-el-Kébir un port militaire devant servir en même temps de port de commerce. Voici sur quelles considérations M. le général Frossard motivait son avis : «Mers-el-Kébir, seul point de station que nos escadres puissent trouver à l'Ouest de la côte d'Algérie, près de l'entrée de la Méditerranée et de Gibraltar, est une position militaire d'un puissant intérêt; il n'y a qu'une rade; mais il faut y faire un établissement militaire aussi considérable que le permettront nos ressources.»

Digitized by Google

Tout en donnant satisfaction à cet intérêt militaire, il était possible de pourvoir aux intérêts commerciaux d'Oran en prolongeant le chemin de fer jusqu'à Mers-el-Kébir et en dirigeant convenablement les travaux des jetées, bassins, quais et autres qu'il serait nécessaire d'exécuter; la construction immédiate d'un port de commerce à Oran nuirait évidemment à l'exécution des travaux de Mers-el-Kébir considérés comme indispensables; c'était donc par ceux-ci qu'il fallait commencer. La satisfaction donnée au commerce d'Oran ne serait qu'incomplète, c'est vrai, mais rien ne s'opposerait, plus tard, à la création à Oran d'un bassin, non plus seulement de 27 hectares comme celui qu'on proposait, mais de 50 ou de plus s'il le fallait.

On objectait que l'espace abrité par la presqu'île de Mers-el-Kébir était trop restreint pour qu'on pût créer un port sans établir des jetées abritant un espace assez grand pour satisfaire à la fois aux besoins de la marine militaire et à ceux de la marine marchande; la dépense serait forcément très élevée; il était donc à craindre que les besoins du commerce local ne pussent de longtemps recevoir satisfaction.

On faisait valoir, en outre, les inconvénients qui résulteraient du voisinage de la marine militaire et de la marine marchande, dont les allures et les besoins sont absolument différents.

M. Lieussou réclamait, lui aussi, la création ultérieure d'une rade à Mers-el-Kébir; mais il la réservait exclusivement à la marine militaire; il signalait seulement la nécessité de créer immédiatement des parcs à charbon et des magasins des ravitaillement.

Projet de port à Oran. — La Commission mixte estima qu'on devait donner satisfaction aux intérêts déjà établis à Oran, sans toutefois porter atteinte à l'importance militaire et maritime de Mers-el-Kébir; elle proposa, en conséquence, l'adoption en principe du projet de port de 27 hectares, tout en demandant : 1° l'exécution immédiate, à Mers-el-Kébir, des travaux nécessaires pour

Digitized by Google

satisfaire aux besoins d'une escadre qui viendrait se ravitailler sur ce point; 2° le prolongement, jusqu'à Mers-el-Kébir, du chemin de fer d'Alger à Oran.

Cette opinion prévalut; si nous regrettons que les circonstances n'aient pas encore permis de créer à Mers-el-Kébir un établissement militaire en rapport avec l'importance de cette rade, nous ne pouvons partager l'avis de ceux qui déplorent, encore aujourd'hui, que le port d'Oran n'ait pas été construit à Mers-el-Kébir.

Le bassin projeté en 1857 était formé de deux jetées : la jetée Nord, enracinée un peu au Sud du fort Lamoune et orientée à l'E. 12° S., devait avoir 900 mètres de longueur; la seconde, dite *jetée Sainte-Thérèse*, enracinée au pied des rochers de la promenade de Létang, était dirigée N. 5° O. Sa longueur était de 250 mètres environ. Une passe de 100 mètres était prévue entre ces deux jetées; on se rendait bien compte de la difficulté d'obtenir, par tous les temps, le calme nécessaire aux chargements et déchargements à quai avec une passe aussi large, et on prévoyait la possibilité de réduire sa largeur à 50 mètres; l'entrée deviendrait plus difficile; mais la rade de Mers-el-Kébir, pouvant toujours servir de port de refuge, cet inconvénient ne devait pas faire renoncer à l'avantage du calme des eaux dans l'intérieur du bassin. La ligne joignant les extrémités des jetées rencontrant la pointe saillante du cap Ferrat, la passe était bien défilée de tous les vents dangereux.

M. Aucour avait indiqué sur le plan, mais sans en faire l'objet d'une étude complète, un deuxième tracé dans lequel les deux jetées étaient déplacées, l'une vers le Nord, l'autre vers l'Est, de manière à porter à 35 hectares la surface abritée.

Tracé de la jetée du Nord. — M. l'inspecteur général Reibell chercha à modifier le tracé de manière à abriter, contre les vents du N.E., la zone des hauts-fonds du bassin projeté; pour atteindre ce résultat, il proposa d'enraciner la jetée au bec de rocher Nord du fort Lamoune, comme dans le deuxième projet Aucour, tout en con-

Digitized by Google

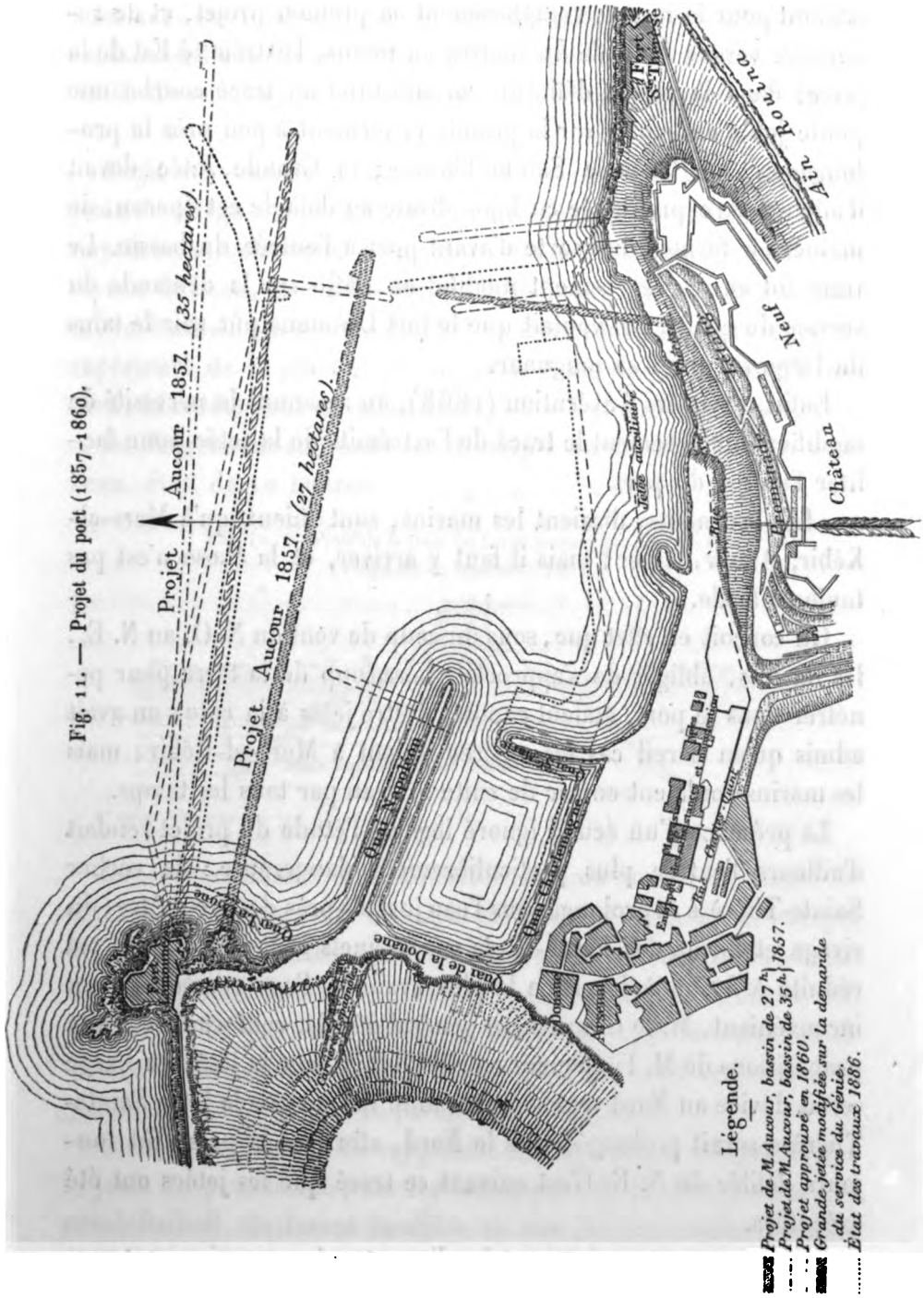


Fig. 11. — Projet du port (1857-1860).

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

servant pour le musoir l'emplacement du premier projet, et de recourber vers le Sud, de 40 mètres au moins, l'extrémité Est de la jetée; dans le projet définitif, on substitua au tracé courbe une petite jetée enracinée sur la grande et formant à peu près le prolongement de la jetée Sainte-Thérèse; la Grande Jetée devait d'ailleurs être prolongée en ligne droite au delà de cet éperon, de manière à former une sorte d'avant-port à l'entrée du bassin. Le tracé fut encore légèrement modifié en 1860 sur la demande du service du génie, qui voulait que le fort Lamoune pût voir le talus du large sur toute sa longueur.

Enfin, en cours d'exécution (1868), on reconnut la nécessité de modifier complètement le tracé de l'extrémité de la jetée pour faciliter l'entrée du port.

« Les bâtiments, disaient les marins, sont mieux qu'à Mers-el-Kébir, Arzew, Alger; mais il faut y arriver, et la chose n'est pas toujours facile. »

On conçoit en effet que, sous un coup de vent du N. O. au N. E., les navires, obligés de s'approcher beaucoup de la terre pour pénétrer dans le port, étaient exposés à être jetés à la côte; on avait admis qu'en pareil cas les navires iraient à Mers-el-Kébir; mais les marins voulaient entrer de suite à Oran par tous les temps.

La présence d'un écueil ignoré lors de l'étude du projet rendait d'ailleurs l'entrée plus particulièrement dangereuse : le rocher Sainte-Thérèse se prolonge sous l'eau jusqu'à près de 200 mètres du rivage et forme des hauts-fonds sur lesquels la hauteur d'eau est réduite à $4^{m},50$ à la partie la plus avancée. Pour remédier à cet inconvénient, M. le Gouverneur général décida, conformément aux propositions de M. l'ingénieur en chef Robin, que la jetée du Large serait déviée au Nord vers son extrémité Est, et que la jetée Sainte-Thérèse serait prolongée vers le Nord, afin que la passe fût toujours défilée du N. E. C'est suivant ce tracé que les jetées ont été exécutées.

Si l'on compare maintenant les divers tracés successivement pro-

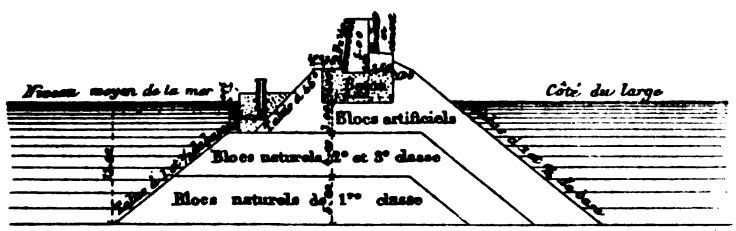
Digitized by Google

jetés avec les travaux exécutés, on voit qu'en définitive la Grande Jetée actuelle ne diffère de la jetée prévue dans le deuxième projet de M. Aucour, que par la concavité qu'elle présente vers le Nord.

Profil en travers de la jetée du Large. — Le profil proposé pour la jetée du Large comprenait, abstraction faite du couronnement, un noyau en enrochements naturels jusqu'à 3 mètres en contre-bas du niveau de l'eau, avec talus incliné à 4 de base pour 3 de hauteur; un revêtement de blocs artificiels en béton formait toute la partie supérieure de la jetée et protégeait le talus du large jusqu'à son pied; le revêtement du talus devait avoir 4 mètres d'épaisseur.

La largeur en couronne, à 3 mètres au-dessus du niveau de l'eau, était de 10 mètres.

Fig. 12. — Profil de la jetée du Large proposé par M. Aucour.
(Projet du 19 septembre 1857.)



1re classe : blocs pesant de 70 à 1,300 kilogr. — 2e classe, 1,300 à 3,900. — 3e classe, 3,900 et au-dessus.

Le couronnement était constitué par un massif en béton de 7 mètres de largeur sur 3 mètres de haut, supportant un parapet de 5 mètres de hauteur, protégé à son pied, du côté du large, par un chaperon en béton. Le profil de la jetée Sainte-Thérèse ne différait de celui que nous venons de décrire que par la réduction de quelques dimensions; la largeur en couronne était seulement de 7 mètres, et la hauteur du parapet de 3 mètres.

On voit que ces profils rappellent les dispositions adoptées pour la jetée du petit bassin; sur les indications de M. l'inspecteur général Reibell, ils furent modifiés en vue de restreindre l'emploi des blocs artificiels autant qu'on le jugerait prudent. Le profil au-

Digitized by Google

quel on s'est arrêté pour la construction de la Grande Jetée ne comportait plus de blocs artificiels qu'en revêtement du talus du large, et seulement au-dessus d'une risberme ménagée à 6 mètres en contre-bas du niveau de l'eau (fig. 13).

Les dimensions des maçonneries de la plate-forme étaient aussi largement réduites; on se contenta de prévoir un massif de 4 mètres de largeur sur $1^{m},50$ de hauteur destiné à servir, plus tard, de fondation au parapet.

Égout, quais. — Le ruisseau du Ravin-Vert venant déboucher dans l'intérieur du port, le projet comprenait la construction d'un égout recueillant toutes les eaux pour les conduire en dehors à l'Est de la jetée Sainte-Thérèse.

Nous terminerons la description de ce projet en parlant des quais qu'il comportait.

Le bassin devait être entièrement entouré de quais, sauf le long de la jetée Nord; on profitait en outre des jetées du petit bassin pour les transformer en quais très facilement accessibles.

Le développement total prévu était de 1,350 mètres, sans compter le quai réservé pour la gare maritime; la largeur prévue était de 20, de 25 ou de 30 mètres selon les cas.

M. l'inspecteur général Reibell proposait en outre d'augmenter le développement et la superficie des quais, suivant les besoins progressifs du commerce, en construisant une série de traverses sur le quai Sud du nouveau bassin et une à l'extrémité de la jetée Nord.

Les murs de quais, primitivement prévus en béton immergé dans des encoffrements, furent formés, suivant les indications données par M. Reibell, de blocs en béton disposés sur une fondation en enrochements et en moellons; la hauteur verticale du parement devait tout d'abord être seulement de 4 mètres en contre-bas du niveau de l'eau; en fait, elle fut augmentée partout où l'on a rencontré une profondeur suffisante.

Digitized by Google

En arrière de la ligne des quais, les travaux du port créeraient des emplacements fort étendus d'une grande utilité pour le commerce. M. Aucour estimait leur surface totale à 8 hectares, y compris les 5 hectares destinés à la gare maritime; l'auteur du projet évaluait ces terrains à 100 francs le mètre carré; l'État avait donc la possibilité de se rembourser, par la vente des 3 hectares disponibles, d'une partie de la dépense qu'exigerait la construction du port. Cette dépense, estimée 9 millions, pourrait ainsi être réduite à 6 millions.

M. l'inspecteur général Reibell proposa, pour assurer la prompte exécution des travaux malgré l'insuffisance des ressources budgétaires, d'établir des droits de stationnement sur les bâtiments nationaux ou les navires étrangers qui fréquenteraient le port d'Oran; le montant de ces taxes rembourserait, au moins en partie, les dépenses d'entretien et de premier établissement faites par l'État. Il estimait d'ailleurs que toutes les dépenses à faire pour la gare maritime et pour le chemin de fer d'accès devaient être comprises dans les dépenses du chemin de fer principal.

Décision. — Le projet fut définitivement approuvé par décret du 28 juillet 1860; la dépense évaluée 9 millions était imputée sur les ressources créées par le budget extraordinaire de l'Algérie.

Entreprise Grégoire (1860-1867). — On mit immédiatement la main à l'œuvre; la première adjudication ne comprit qu'une partie des travaux projetés :

1° La jetée du Large sur 500 mètres de longueur;

2° Une jetée auxiliaire de 150 mètres de longueur environ, en avant de la batterie des Jardins;

3° Une portion de quai de 100 mètres le long du côté intérieur de la Petite Jetée;

4° Le grand égout sur 150 mètres de longueur.

Le montant de l'estimation était de 2,600,000 francs.

On avait compris une autre jetée de 140 mètres de longueur

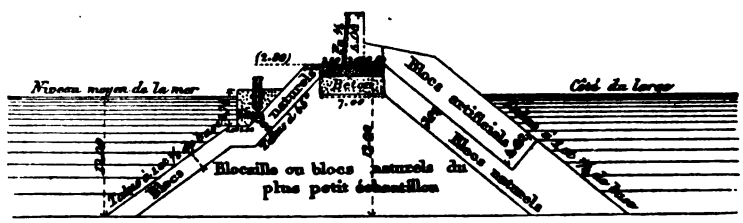
Digitized by Google

partant du musoir de la jetée du large du petit bassin et dirigée vers le Nord. Cette jetée devait sans doute former le noyau de l'une des traverses indiquées par M. l'inspecteur général Reibell, elle n'a jamais été exécutée; une traverse à cet emplacement aurait eu le grave inconvénient de rendre, sinon impossible, du moins de gêner beaucoup le mouvement des navires d'un grand tirant d'eau, dans tout l'espace compris entre le quai du Centre et la jetée du Large.

L'adjudication fut tranchée le 16 octobre 1860 en faveur des sieurs Grégoire et Piéguet.

L'exécution des travaux ne donna lieu à aucune difficulté particulière : nous nous bornerons à signaler une légère modification apportée au profil de la jetée du Large; la plate-forme fut relevée de $0^m,30$, soit jusqu'à la cote $2^m,80$, et maçonnée sur toute sa largeur et sur $1^m,75$ d'épaisseur; sur cette plate-forme et du côté du large, on construisit un parapet provisoire arasé à la cote $5^m,50$ et destiné à être compris plus tard dans les maçonneries du parapet définitif.

Fig. 13. — Profil d'exécution de la jetée du Large avec les modifications prescrites par M. l'inspecteur général Reibell. (9 février 1859.)



Les dépenses faites pendant le cours de cette entreprise, qui dura jusqu'en 1867, se sont élevées à 2,595,494 fr. 13.

Entreprise Champenois (*1867-1873*). — Le deuxième projet, dressé le 22 décembre 1866 et approuvé par M. le Gouverneur général le 5 janvier 1867, comprenait tous les travaux à exécuter pour achever le port tel qu'il avait été prévu en 1860.

Le montant de l'estimation était de 6 millions.

Digitized by Google

C'est pendant le cours de cette entreprise que la tempête du 2 novembre 1869 fit subir à la jetée les avaries les plus graves (nous reviendrons plus loin sur cette véritable catastrophe en parlant de la jetée du Large).

Quelques travaux accessoires non compris dans l'entreprise Champenois furent exécutés vers cette époque : le remblai du quai Charlemagne par l'entrepreneur Orbegozzo, pour une somme de 24,000 francs, et des terrassements le long du rivage pour l'établissement d'un chemin destiné à relier le quai Sainte-Marie à la pointe Sainte-Thérèse, où la ligne du chemin de fer devait prochainement aboutir. Ces terrassements firent l'objet des marchés passés les 10 octobre 1866 et 4 mai 1868 avec les sieurs Villenave frères; ils ont coûté 119,961 fr. 82.

Gare maritime. — L'emplacement de la gare maritime a été arrêté par décision de M. le Gouverneur général du 16 juin 1868, qui lui a affecté une surface de 4 hect. 48 ares 91 cent. comprise entre le quai et le pied de la montagne; M. le Gouverneur général considérant que, si l'Administration donnait des dimensions considérables au quai de la Gare, c'était uniquement dans l'intérêt et pour les besoins de la compagnie concessionnaire, avait laissé à la charge de celle-ci l'exécution des remblais du terre-plein; une deuxième décision du 18 septembre suivant a déchargé la Compagnie de cette obligation.

L'État devait donc livrer les terrains nécessaires à l'établissement de la gare.

On n'avait pas du reste attendu l'exécution de ce remblai pour relier le port à la ligne du chemin de fer; dès 1867, une voie provisoire avait été établie pour les besoins de la Compagnie; en 1869, une nouvelle voie fut construite au niveau des quais, elle a été ouverte au public le 1er avril 1870.

Ajournement de divers travaux. Résiliation de l'entreprise Champenois.

Digitized by Google

— La remise en état de la jetée entraîna à des dépenses considérables; le Gouverneur général prescrivit de restreindre les travaux à ceux qui seraient strictement nécessaires. Aux termes de la dépêche du 13 août 1872, on dut se borner à achever la jetée du Large, le quai Lamoune, le quai Sainte-Marie et l'égout Sainte-Thérèse; le quai de la Gare était ajourné à une époque indéterminée. Enfin les ingénieurs étaient invités à examiner la possibilité de construire un quai le long de la Grande Jetée.

Les travaux furent interrompus à la fin de 1873, et le 4 avril 1874, une décision du Gouverneur général prononça la résiliation du marché Champenois.

Les dépenses faites s'élevaient à 6,355,385 fr. 24; la Grande Jetée était terminée, sauf le musoir; le revêtement du talus en blocs artificiels était encore incomplet. Le massif en enrochements de la jetée Sainte-Thérèse et l'égout étaient achevés. Les seuls quais construits étaient le quai Lamoune, le quai Charlemagne et la face Ouest du quai Sainte-Marie.

Entreprise Fouque. — Le projet préparé pour la mise en adjudication des travaux d'achèvement du port, après la résiliation de l'entreprise Champenois, comprenait la continuation des travaux de renforcement de la jetée du Large, l'achèvement des quais en cours d'exécution et l'aménagement de leurs abords : l'estimation s'élevait à 1,500,000 francs.

Une première adjudication n'ayant pu aboutir, on dut traiter de gré à gré pour ne pas compromettre la marche des travaux jusqu'à l'adjudication définitive; on dépensa ainsi une somme de 201,120 fr. 94, en vertu du marché passé le 4 septembre 1874 avec le sieur Puymège et approuvé par M. le Gouverneur général le 17 du même mois.

Une nouvelle adjudication fut tranchée le 22 décembre 1874 au profit des sieurs Fouque et Dessoliers qui se mirent immédiatement à l'œuvre.

Digitized by Google

§ 5. PROGRAMME DE 1876.

Tempête du 12 janvier 1876. Programme des travaux à exécuter. — En 1876, une nouvelle tempête vint bouleverser encore une fois la jetée; le désastre n'atteignit pas à beaucoup près les proportions de celui de 1869.

Les ingénieurs présentèrent le projet des réparations de la jetée, ainsi que le programme de l'ensemble des travaux à exécuter pour terminer le port d'Oran. Ce programme comprenait :

1° La réparation et le renforcement de la jetée du Large;

2° L'achèvement de la jetée Sainte-Thérèse et des quais du Centre et de la Douane; l'empierrement des quais Charlemagne et Sainte-Marie;

3° Une cale de nalage pour la réparation des navires;

4° Le mur et les remblais du quai de la Gare;

5° Le prolongement de la rue Sainte-Thérèse jusqu'au quai de la Gare et l'achèvement de la rue sur toute sa longueur;

6° L'ouverture de la route de Mers-el-Kébir entre la Douane et la porte Lamoune;

7° Enfin, un poste pour les gardiens des feux du port et divers ouvrages tels que murs de soutènement, escaliers, etc.

Le montant total des dépenses restant à faire était évalué à 4,432,000 francs.

Parmi ces divers ouvrages, un seul n'avait pas été compris dans les programmes antérieurs : nous voulons parler de la cale de halage pour la réparation des navires, son utilité était incontestable.

Propositions faites par la Chambre de commerce. — La Chambre de commerce d'Oran, qui se préoccupait vivement de l'achèvement du port, avait déjà été saisie de la question d'une avance à faire à l'État (octobre 1875) pour la prompte exécution des travaux, quand le 11 juin 1876 elle reçut de M. le préfet un projet de convention financière préparé par M. l'ingénieur en chef. La Chambre

Digitized by Google

de commerce insista pour que les évaluations des ingénieurs fussent augmentées, afin d'éviter tout mécompte dans l'avenir; elle adhéra cependant aux propositions qui lui étaient faites et s'engagea à faire à l'État une avance de 4 millions portant intérêt à 4 1/2 p. o/o et remboursable au moyen de payements semestriels. La Chambre de commerce devait se couvrir de la différence entre l'intérêt qu'elle aurait à payer et l'intérêt servi par l'État, par le produit d'une taxe de o fr. 30 par tonneau de marchandises embarquées ou débarquées au port d'Oran.

M. l'inspecteur général Hardy, directeur des travaux publics en Algérie, donna son adhésion le 26 août 1876 au programme présenté par les ingénieurs, sauf toutefois en ce qui concernait le quai projeté sur la face Sud de la Grande Jetée; M. Hardy décida, conformément à l'avis de la Chambre de commerce, qu'il n'y avait pas lieu de l'établir; le montant de l'estimation fut réduit en conséquence à 3,400,000 francs.

En raison de l'importance commerciale du port, M. Hardy proposait de réduire à o fr. 15 le taux de la taxe à établir sur les marchandises embarquées et débarquées.

Travaux de réparation de la jetée. — Les travaux de réparation de la jetée, qui figuraient sur le montant de l'estimation pour 2,250,000 francs, furent réduits à 1,650,000 francs par suite de la suppression du quai intérieur; ils firent l'objet d'une soumission spéciale consentie par les sieurs Fouque et Dessoliers, entrepreneurs des travaux du port (approbation du 28 mars 1877).

Voies des quais. — Le mouvement du port augmentait d'année en année, et en 1876 il fallut améliorer les voies des quais pour donner satisfaction au commerce; une commission locale composée de l'ingénieur ordinaire, du vice-président de la Chambre de commerce et du capitaine du port, émit l'avis que les voies devaient, dès cette époque, recevoir un développement suffisant pour faire face

Digitized by Google

à l'augmentation du trafic que ne manquerait pas de produire la prochaine ouverture de la ligne du chemin de fer de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès. Contrairement à cet avis, M. le Gouverneur général décida, le 30 août 1876, qu'on devait se borner à demander à la Compagnie d'assurer le trafic actuel; le projet qu'elle présentait paraissant suffisant pour atteindre ce résultat, fut approuvé avec quelques modifications de détail et sous la réserve que, pour l'avenir, la Compagnie améliorerait et étendrait son système de distribution des wagons sur les quais, dans la mesure convenable pour faire face à tous les accroissements des besoins du commerce, jusqu'à l'établissement de la gare définitive.

M. le Gouverneur homologuait en même temps le tarif présenté par la Compagnie; un nouveau tarif spécial portant le n° 15 a été homologué par décision du Gouverneur général du 9 novembre 1877.

Projets du quai de la Gare et cale de réparation. — Le quai de la Gare et la cale de réparation durent faire l'objet d'avant-projets qui furent soumis à l'Administration à l'appui du projet de loi concernant les avances à faire à l'État; par décision du 17 décembre 1878, M. le Gouverneur général approuva les dispositions projetées, en prescrivant toutefois d'établir la cale avec une seule et même inclinaison pour la cale sèche et l'avant-cale, et non avec deux pentes différentes comme on l'avait prévu.

Le projet définitif du quai de la Gare et de la cale de réparation, présenté à la fin de 1880, fut approuvé par M. le Gouverneur général le 22 février 1881; l'adjudication, qui eut lieu le 5 avril suivant, fut tranchée au profit des sieurs Fouque et Dessoliers. Nous reviendrons plus loin sur les dispositions adoptées pour cet ouvrage.

Loi du 19 juillet 1880. — Cependant les pourparlers engagés relativement à l'avance à faire par la Chambre de commerce venaient

Digitized by Google

seulement d'aboutir. M. le Ministre de l'agriculture et du commerce avait déclaré ne pouvoir accepter les propositions de la Chambre de commerce, en raison de ce que les droits affectés aux travaux d'amélioration des ports devaient être perçus par tonneau de jauge et non par tonneau d'affrètement; M. le Gouverneur général fit observer que l'établissement de droits par tonneau de jauge dans les ports de l'Algérie pouvait empêcher les navires allant de l'Inde vers Gibraltar d'entrer dans ces ports, et nuire ainsi à leur prospérité commerciale; ces considérations déterminèrent M. le Ministre à admettre une exception en faveur des ports de l'Algérie; la perception serait faite par tonneau de jauge pour tout navire entrant chargé ou venant prendre charge dans le port, et par tonneau d'affrètement de marchandises débarquées pour les navires y faisant seulement escale.

De son côté, M. le Ministre des finances ne voulait accepter l'avance qu'à la condition que l'État la rembourserait sans intérêt; si le commerce voulait hâter l'achèvement des travaux qui n'auraient pu être faits qu'en douze ou quinze ans, c'était à lui à en fournir les moyens sans aucun accroissement des charges du Trésor.

La Chambre de commerce avait accepté cette nouvelle condition et le projet semblait sur le point d'aboutir, quand l'interdiction de l'entrée des produits espagnols en Algérie et la concurrence faite par Tunis et Tripoli aux alfas de la province d'Oran firent craindre à la Chambre de commerce une diminution notable du tonnage du port; elle déclara à la fin de novembre 1878 surseoir provisoirement à toute décision. Ses craintes ne se réalisèrent pas; le 10 janvier 1880, elle s'engagea définitivement à avancer à l'État la somme nécessaire à l'achèvement des travaux. Les crédits alloués depuis 1876 avaient réduit cette somme à 2,500,000 francs.

La loi fut votée peu de temps après; elle a été promulguée le 19 juillet 1880.

La perception de la taxe a commencé au mois de septembre suivant.

Digitized by Google

Exécution des travaux. — On a, dès ce moment, imprimé une vive impulsion aux travaux; la réparation et le renforcement de la jetée, poussés activement, étaient terminés en octobre 1882. A la même époque, la cale de réparation était entièrement fondée et on commençait les fondations du mur du quai de la Gare.

La question des remblais du terre-plein était toujours à l'étude : l'entrepreneur des travaux de la cale en fit une partie avec les dépôts qui s'étaient accumulés au pied des rochers limitant le port; l'entrepreneur des déblais à exécuter pour la préparation de la plate-forme du lycée y transporta 22,818 mètres cubes, en vertu d'un marché de gré à gré approuvé le 15 mai 1883.

L'achèvement de ces remblais et du quai a fait l'objet d'un nouveau projet approuvé le 28 août 1883 et mis aussitôt en adjudication.

L'importance des travaux de réparation de la jetée ayant dépassé de beaucoup les prévisions, les 2,500,000 francs avancés ne furent pas suffisants pour achever les travaux; l'excédent de dépense de 745,000 francs devait être fourni partie par l'État et partie par la Chambre de commerce d'Oran, mais à titre de subvention; il suffisait de prolonger de trois ou quatre ans la durée de la perception de la taxe établie en 1880 pour couvrir complètement la Chambre de commerce de ses avances et des intérêts qu'elle payait pour les sommes empruntées.

En définitive, au mois de janvier 1886, les derniers travaux d'aménagement des quais étaient fort avancés; les remblais du quai de la Gare étaient poussés vivement, et tout faisait espérer que les travaux seraient entièrement terminés à la fin de l'année, conformément au programme de 1876.

Tempête du 8 au 9 février 1886. — Dans la nuit du 8 au 9 février, une tempête extrêmement violente assaillit les côtes de la province d'Oran et causa de très graves dommages à la jetée du Large. Le talus extérieur fut détruit sur 246 mètres environ de longueur;

Digitized by Google

quelques blocs du mur de garde tombèrent du côté du large ou furent repoussés par la lame dans l'intérieur, pendant que le corps de la jetée lui-même commençait à être sérieusement entamé sur trois points.

Des réparations urgentes ont été faites de suite, soit avec les blocs artificiels disponibles, soit avec ceux qui ont été construits depuis; mais on ne peut songer à réparer les brèches tant que le talus du large ne sera pas entièrement rétabli et dans de bonnes conditions. L'Administration est actuellement saisie d'un projet de grosses réparations qui entraînerait à une dépense de 1,150,000 fr. En ajoutant à cette somme la dépense des réparations déjà faites, on voit que les dégâts s'élèvent en totalité à 1,350,000 francs.

Malgré la violence de la tempête, il n'y eut aucun accident grave à déplorer dans le port; quelques navires ont subi des avaries légères pour la plupart; celui qui a le plus souffert est le bateau dragueur employé aux remblais du quai de la Gare.

Le bassin était relativement calme, sauf au droit des brèches de la jetée du Large, et il n'est pas douteux que si la tempête eût commencé le jour et non la nuit, on aurait pu, par des mesures d'ordre, éviter tout accident aux navires mouillés dans le port.

Poste pour le service du port. — Nous mentionnerons en terminant le poste pour l'installation du service du port : le bâtiment, en cours d'exécution, est à l'extrémité du quai du Centre; il comprend seulement un rez-de-chaussée avec magasin, bureaux pour le capitaine et les maîtres de port et un poste pour les canotiers; ce projet a été approuvé le 8 avril 1886.

La dépense a été évaluée à 28,936 fr. 42 [1].

§ 6. PROJETS DIVERS.

Bassin de radoub. — Quelques améliorations au port d'Oran ont été demandées par le Conseil général et la Chambre de commerce.

[1] La dépense s'est élevée à 34,619 fr. 41 (1er mars 1889).

Digitized by Google

La création d'un bassin de radoub est réclamée par le Conseil général à chacune de ses sessions; M. le Ministre des travaux publics a décidé que les avantages à attendre de cet ouvrage n'étaient pas suffisants pour qu'il y ait lieu de prescrire l'étude d'un projet.

La Chambre de commerce, qui aurait pu reprendre la question pour son compte, n'a fait aucune proposition en vue de la concession de cet ouvrage.

Les partisans de la création projetée font valoir le mouvement qui résulterait pour Oran de tous les navires qui viendraient faire des réparations dans ce port situé à proximité de l'Espagne; les adversaires objectent que des bassins de radoub ne peuvent rendre de sérieux services que s'il existe dans la ville des ateliers de construction assez importants pour réparer complètement les navires entrant au bassin; il serait d'ailleurs fort difficile de trouver dans le port d'Oran un emplacement convenable pour cet ouvrage. Les navires d'un fort tonnage qui fréquentent le port d'Oran appartiennent pour la plupart à des ports plus importants où ils trouvent des bassins de radoub et un outillage complet; quant aux navires dont le tonnage ne dépasse pas 200 à 300 tonneaux, ils peuvent être facilement réparés sur la cale de halage.

Magasins voûtés et boulevard de la République. — Un autre projet comprenant la création de magasins voûtés, l'établissement de rampes reliant les quais à la place de la République et l'ouverture d'un grand boulevard contournant le massif du Château-Neuf à hauteur de la place de la République a été soumis à l'Administration. L'auteur de ce projet, M. Dessoliers, se chargeait d'exécuter les travaux moyennant la concession temporaire du droit de location des magasins créés et l'allocation d'une subvention en terrains à bâtir. La dépense était évaluée à 10 millions; M. le Ministre des travaux publics a décidé, le 24 octobre 1884, conformément à l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, qu'il n'y avait pas lieu de donner suite à ces propositions.

Digitized by Google

Hangars-abris. — La Chambre de commerce avait, de son côté, demandé à établir des hangars-abris sur les quais. Cette affaire, à laquelle se lie intimement la question de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées du port, est toujours à l'étude.

Pavage des quais. — Enfin, nous terminerons en mentionnant une amélioration importante demandée tout récemment par la Chambre de commerce; il s'agit de substituer un pavage aux empierrements prévus sur le quai de la Gare; la Chambre de commerce offre d'ailleurs de prendre l'accroissement de dépenses à sa charge, sauf à être remboursée par l'établissement d'un droit de péage.

Le projet a été approuvé par décision du 17 juillet 1888, et il paraît probable qu'on poursuivra la même amélioration sur les quais déjà construits.

Malgré le retard occasionné par la dernière tempête à l'achèvement des travaux, on peut espérer que, dans un délai de deux ans, le programme de 1876 sera entièrement réalisé. La gare maritime définitivement installée, l'encombrement qui se produit chaque année à l'arrivée des grains ne sera plus à redouter, grâce au développement des voies de dégagement.

Le port d'Oran rendra alors au commerce tous les services qu'on peut en attendre, jusqu'au moment où de nouveaux besoins obligeront à modifier ou à étendre les ouvrages existants.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

INDICATIONS RELATIVES AUX TRAVAUX.

§ 1er. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PORT.

Jetées. — Le port est formé par deux jetées : la première, dite *jetée du Large*, le protège contre les vents du Nord; la ligne partant du point où elle s'enracine aux rochers Lamoune et aboutissant au musoir, se dirige de l'Ouest à l'Est; le tracé de la jetée forme, au Sud de cette corde, un contour polygonal dont le développement est de 1,035 mètres et dont la flèche, mesurée à 710 mètres de l'origine, est de 87 mètres.

La deuxième, appelée *jetée Sainte-Thérèse*, protège le port contre la mer de l'Est et contre la lame de retour due à l'action de la côte sur la mer soulevée par le vent d'Ouest; sa longueur est de $297^{m},45$. Le tracé suit deux alignements: l'un de $223^{m},70$ dirigé N. 6° 45′O.; le second relie le premier aux rochers de la pointe Sainte-Thérèse, en formant un pan coupé de $73^{m},75$ jusqu'au pied-droit de l'égout.

La largeur de la passe entre l'extrémité Nord de cette deuxième jetée et l'éperon établi dans son prolongement au Sud de la jetée du Large pour éviter la propagation du ressac dans le port, est de $126^{m},49$ au niveau de l'eau; une ligne menée par l'extrémité du musoir de la jetée du Nord dans la direction de la pointe de l'Aiguille, qui est le point le plus saillant du cap Ferrat, coupe la jetée Sainte-Thérèse à $10^{m},50$ au Sud de son extrémité; la passe est donc aussi bien abritée que possible.

Le prolongement de la jetée Nord, en dehors du bassin, forme un avant-port où les navires peuvent, au besoin, mouiller dans d'assez bonnes conditions.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

Quais. — C'est à l'abri de ces deux ouvrages qu'ont été construits les quais à l'Ouest et au Sud du port, et une cale de halage pour la réparation des navires. Deux traverses formées par les jetées de 1858 transformées sont également entourées de quais; elles forment à l'intérieur du port un bassin de 416 ares qui rend d'excellents services bien qu'il ne soit pas accessible aux navires du plus fort tonnage. Le développement total des quais est de 1,906^{m},90, savoir :

Quai Lamoune		135^{m},20
Pan coupé		74 00
Quai du Centre	face Nord	247 40
	face Est	50 20
	face Sud	239 70
Pan coupé		23 20
Quai de la Douane		117 40
Pan coupé		45 10
Quai Charlemagne		214 10
Pan coupé		14 10
Quai Sainte-Marie	face Ouest	89 40
	face Nord	80 20
	face Est	50 30
Pan coupé		14 20
Quai de la Gare	petit alignement	89 10
	grand alignement	325 70
Pan coupé		14 00
Terre-plein Ouest de la cale	face Ouest	43 60
	face Nord	40 00
Total		1,906^{m},90

La largeur des quais est en général de 40 mètres; le quai Lamoune et une partie du quai Charlemagne ont seulement 30 mètres.

Les travaux du port ont créé en outre, en arrière des quais, des emplacements d'une étendue de 3 hectares[1] qui pourront être

[1] Superficie de la gare maritime non comprise.

Digitized by Google

affectés à des constructions particulières; à l'Ouest du port, l'exploitation des carrières a laissé disponible une surface assez étendue (1 hect. 12 ares), déjà couverte de constructions légères; au Sud, des terrains ont été conquis sur la mer. Une partie de ces terrains, située au Sud du quai de la Gare, a été réservée pour l'établissement de la gare d'Oran; le remblai n'étant pas encore terminé, il n'existe qu'une gare provisoire desservant le port au moyen de deux voies sur le quai Sainte-Marie et de trois sur le quai Charlemagne.

Ouvrages divers. — Aux ouvrages maritimes proprement dits qui constituent le port, il convient d'ajouter : les deux égouts rejetant les eaux de la ville hors du bassin; la route nationale n° 2, d'Oran à Mers-el-Kébir, construite comme une dépendance du port entre la Douane et la porte Lamoune; et la rue Sainte-Thérèse qui part de la rue Charles-Quint, croise la route qui conduit du port à la place d'Armes et aboutit à l'extrémité Est du quai Charlemagne après avoir franchi la ligne du chemin de fer au-dessus de la tête du tunnel.

Nous mentionnerons, en terminant cette énumération : 1° deux constructions établies par l'État, l'une à la jetée Sainte-Thérèse pour le logement du maître de phare et du gardien des feux du port, l'autre à l'extrémité du quai du Centre pour l'installation du service du port; 2° le poste des pilotes construit aux frais du service du pilotage, sur la jetée Sainte-Thérèse.

§ 2. JETÉE DU LARGE.

Profil adopté jusqu'en 1869. — Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit au sujet du tracé de la jetée; les renseignements historiques font connaître les circonstances qui ont conduit à substituer une digue concave vers le Nord au tracé rectiligne primitif; nous ne parlerons ici que des modifications apportées successivement au profil transversal pendant le cours des travaux.

Digitized by Google

La jetée est construite partie en blocs naturels, partie en blocs artificiels; jusqu'en 1869, on a suivi le profil déjà décrit; le corps de la jetée, formé de moellons, est revêtu sur chaque face d'enrochements de fortes dimensions; une risberme de 9 mètres de largeur, ménagée à 6 mètres en contre-bas du niveau de l'eau, sert de base au revêtement en blocs artificiels; les talus sont réglés à 4 de base pour 3 de hauteur. Une fois les matériaux tassés, on construisit le couronnement formé d'un massif, partie en béton, partie en maçonnerie, de 7 mètres de largeur sur $1^{m},75$ environ de hauteur; un mur de garde, arasé à $5^{m},50$ au-dessus du niveau de l'eau, était établi sur ce couronnement et devait être complété plus tard pour constituer le parapet définitif. On avait construit sur le massif une rangée de blocs artificiels pour le rechargement du talus du large.

Effets produits par la tempête de 1869. — A la fin d'octobre 1869, la jetée était terminée suivant ce profil sur 550 mètres; sur les 68 premiers mètres, on avait élevé comme modèle le parapet définitif; enfin les enrochements étaient hors de l'eau jusqu'à 730 mètres de l'origine.

Une tempête d'une violence exceptionnelle vint, le 30 octobre, assaillir les côtes de l'Algérie; le 1er novembre, un souffleur se déclara; une lame puissante chassa d'un seul coup le béton de fondation dans le port, et laissa le mur de garde former au-dessus de cette ouverture une plate-bande de 8 à 10 mètres de longueur; cette ouverture s'agrandit rapidement, puis le mur s'effondra: « Ce fut comme le signal de la débâcle; le désastre marcha avec une rapidité effrayante; à 1 heure, les brèches avaient atteint une largeur de 60 à 80 mètres, deux ou trois heures après il restait à peine 150 mètres de jetée debout, en cinq ou six tronçons. »

L'examen des profils montra nettement comment ce désastre s'était produit : dans les parties les moins endommagées, les blocs artificiels étaient en place; dans les parties les plus endommagées, au contraire, ils avaient été entraînés vers le large; la risberme à

Digitized by Google

la cote 6 mètres avait à peu près complètement disparu; la digue ne consistait plus qu'en un massif d'enrochements avec un talus très adouci du côté du large; « l'action de la mer s'était exercée sur la risberme placée à 6 mètres sous l'eau et l'avait détruite, ce qui avait entraîné le glissement des blocs factices; par suite, les blocs naturels de la partie supérieure de la digue avaient été livrés sans défense à l'action des lames qui les avaient bouleversés, formant, sous le parapet et la plate-forme, des vides dans lesquels ces maçonneries s'étaient finalement effondrées[1]. »

Les ingénieurs s'accordèrent à reconnaître que la ruine de l'ouvrage devait être attribuée à l'insuffisance de la profondeur de la risberme, mais ils différèrent d'avis sur le nouveau profil à adopter; l'ingénieur ordinaire, M. Dieulafoy, et l'ingénieur en chef, M. Robin, proposaient un profil beaucoup plus fort que l'ancien; non seulement la risberme était placée plus bas, mais encore on augmentait sa largeur ainsi que celle de la digue. M. Dieulafoy, préoccupé de la formation des souffleurs, proposait d'exécuter toutes les maçonneries, même celles de la plate-forme, par parties isolées susceptibles de céder séparément; il rétablissait la continuité de la surface horizontale de la plate-forme au moyen de cloisons en madriers séparant les blocs les uns des autres.

Profil adopté après 1869. — M. l'inspecteur général Dujardin adopta un profil dont les lignes générales ne diffèrent du profil antérieur que par la profondeur de la risberme qu'il place à $9^m,50$ en contre-bas du niveau de l'eau et le renforcement du revêtement en blocs artificiels. Voici du reste comment il le définit :

« 1° A partir de 3 mètres au-dessous du niveau de l'eau, le dessus de la digue correspondant à la largeur du couronnement sera entièrement formé de blocs artificiels;

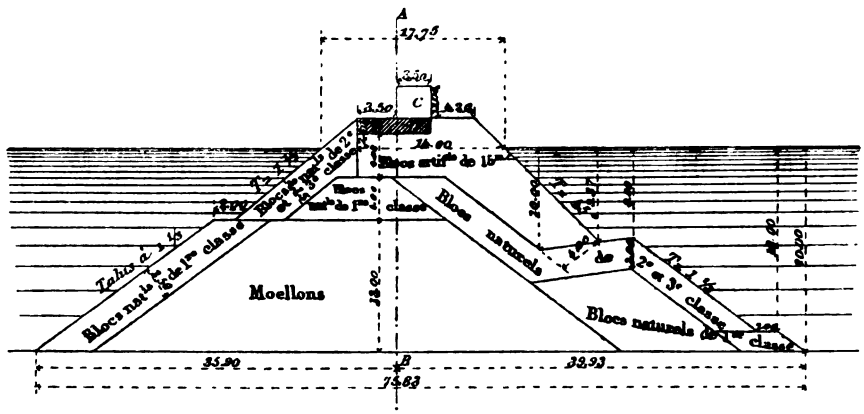
« 2° Le niveau de la risberme sera moyennement à $9^m,50$ au-dessous du niveau de la mer;

[1] Rapport de M. l'inspecteur général Dujardin.

Digitized by Google

« 3° Le revêtement extérieur en blocs artificiels reposant sur la risberme aura, à ce niveau, la largeur de deux rangs de blocs; il s'élèvera extérieurement, avec un talus moyen de 1 de base pour 1 de hauteur, jusqu'au niveau de la plate-forme (2^m,80), en se reliant directement avec le couronnement ci-dessus indiqué en blocs de même nature. »

Fig. 14. — Profil adopté après la tempête de 1869 pour la réparation des avaries et la continuation de la jetée du Nord.



LÉGENDE.

A B. Axe de la jetée, ou alignement intérieur du parapet.

C. Blocs artificiels construits sur place, ayant de 3 à 4 mètres de longueur parallèlement à la jetée, et séparés par des intervalles de 0^m,40 en moyenne.

D. Maçonnerie de béton et de moellons exécutée sur place.

1re classe : blocs pesant de 70 à 1,300 kilogrammes.

2e classe : blocs pesant de 1,300 à 3,900 kilogrammes.

3e classe : blocs pesant plus de 3,900 kilogrammes.

Quant au couronnement, M. Dujardin faisait observer qu'il y aurait imprudence à asseoir un parapet continu sur un ouvrage formé de matériaux mobiles les uns par rapport aux autres, tant que la mer ne les aurait pas agencés de manière à leur donner le profil de plus grande résistance; il prescrivit en conséquence de former le parapet de blocs isolés de 3 mètres de hauteur sur 3^m,50 de largeur perpendiculairement à la direction de la jetée, et de 3 à 4 mètres de longueur; la plate-forme était continue; les blocs arti-

Digitized by Google

ficiels que M. Dujardin plaçait dans le corps de la jetée, au-dessus de 3 mètres en contre-bas du niveau de l'eau, devaient prévenir l'extension des souffleurs dans le cas où il viendrait encore à s'en produire.

L'application de ce profil, partout où elle a pu être faite, a donné d'excellents résultats, au moins en ce qui concerne le talus du large; au delà de 750 mètres on a pu établir la risberme à la cote $9^m,50$ et asseoir ainsi le revêtement en blocs artificiels sur une base inaffouillable; le talus n'a jamais éprouvé d'avaries graves depuis lors. Mais la situation était tout autre sur les 700 premiers mètres; le talus du profil-type adopté rencontrait le talus naturel des enrochements, tel que la mer l'avait modifié, à une profondeur de beaucoup inférieure à $9^m,50$. Le pied de ce talus pouvait donc être affouillé, tout aussi bien qu'avec la risberme primitive, à 6 mètres au-dessous du niveau de l'eau.

Tempête de 1876. Modifications du profil. — Aussi la tempête extrêmement violente du 12 janvier 1876 causa-t-elle de nouvelles avaries au talus du large sur les 750 premiers mètres, alors que vers l'extrémité on ne put constater que des tassements peu importants.

Dans toute la partie construite avant le raz de marée du 1er novembre 1869, les blocs artificiels du talus du large ont été entraînés jusque dans les grandes profondeurs; ils se sont mêlés aux enrochements naturels pour former avec eux un talus s'étendant jusqu'à 50 mètres de l'axe de la jetée. Cet accident fut attribué à l'insuffisance de la profondeur du revêtement en gros blocs et au défaut d'appui de la base; M. l'ingénieur en chef Robin ajoutait que les blocs posés au flotteur n'étaient pas bien encastrés dans le talus et présentaient, par suite, moins de stabilité que les blocs lancés par terre.

Le mur de garde provisoire souffrit beaucoup de la tempête: 31 des blocs qui le composaient furent rejetés à l'intérieur du port;

Digitized by Google

beaucoup restèrent sur la jetée, mais après s'être déplacés normalement à son axe sous l'action des lames.

Le talus intérieur, formé de blocs naturels de fortes dimensions, fut, lui aussi, bouleversé par les lames franchissant les blocs du mur de garde et retombant avec violence dans l'intérieur du port.

Il était indispensable de renforcer le profil de la jetée sur tous les points où son insuffisance était démontrée par les effets de la tempête du 12 janvier.

M. Genty, alors ingénieur ordinaire, proposa de régler le talus de revêtement en blocs artificiels à 3 de base pour 1 de hauteur et de donner 2 mètres d'épaisseur à ce revêtement au niveau de la plate-forme; comme il donnait aux blocs du mur de garde des dimensions suffisantes pour assurer leur stabilité sans aucune protection, il ne prolongeait pas le revêtement au-dessus du niveau de la plate-forme.

M. l'ingénieur en chef Robin augmenta la largeur de ce revêtement en blocs artificiels au niveau de la plate-forme, afin de permettre la construction d'une risberme extérieure de 4 mètres de largeur destinée, pendant la réparation, au lançage des blocs artificiels, et plus tard à la construction de nouveaux blocs. Ce deuxième rang protégerait le parapet auquel M. Robin donnait 4 mètres de hauteur et servirait au besoin à l'entretien du talus.

Ce sont ces propositions qui ont été adoptées, sauf en ce qui concerne le cube des blocs du deuxième rang; M. Robin proposait 15 mètres cubes; ce cube a été porté à 30 environ, conformément aux indications de M. Hardy, inspecteur général.

L'épaisseur des blocs du parapet, mesurée perpendiculairement à la direction de la jetée, fut fixée à $4^{m},50$, leur largeur à 3 mètres et leur hauteur à 4 mètres.

La longueur de 6 mètres proposée par les ingénieurs fut réduite à 3 mètres par M. Hardy, qui voulait se réserver la possibilité de barder les blocs du parapet et de les employer, en cas d'urgence, à la protection du talus; dans le même but, et aussi pour diminuer le

Digitized by Google

choc dû à la lame retombant sur le talus extérieur, M. Hardy avait réduit à 3 mètres la hauteur de 4 mètres que M. Robin proposait de donner aux blocs.

Le Conseil général des ponts et chaussées estima qu'on pouvait adopter la hauteur de 4 mètres et, par suite, réduire la quantité d'eau entrant dans le port, avec d'autant moins d'inconvénients que le parapet serait protégé par les blocs d'attente à établir sur la risberme du large. (Avis du 26 mars 1877.)

L'élargissement de la plate-forme était la conséquence nécessaire de l'augmentation de l'épaisseur des blocs; on lui donna 8 mètres au lieu de 7 mètres, afin de conserver une voie de $3^m,50$ au delà du parement intérieur du mur de garde.

Quant au talus intérieur qui, comme nous l'avons dit, avait été assez profondément affouillé, M. Genty proposait de le remplacer par un quai de 10 mètres de largeur, formé d'un massif d'enrochements revêtus de maçonnerie à la partie supérieure, sur $1^m,20$ à $1^m,50$ d'épaisseur; le mur de quai devait être fondé à 1 mètre au-dessous du niveau de l'eau au moyen de blocs artificiels de 10 mètres cubes; ce quai pourrait être utilisé par le commerce, mais il avait surtout le grand avantage de mettre les enrochements à l'abri des affouillements.

M. Robin projetait un quai de 20 mètres avec mur fondé à $4^m,35$ au-dessous de l'eau; il conservait le revêtement maçonné, mais en réduisant son épaisseur à $0^m,70$.

Le projet du quai fut repoussé, mais on admit la nécessité de protéger le talus intérieur contre l'effet des lames franchissant le mur de garde, au moyen d'une risberme en enrochements de 6 mètres de largeur, à $1^m,80$ au-dessus du niveau de l'eau, revêtue de maçonnerie sur $0^m,70$ d'épaisseur; un perré à 45 degrés engagé dans les enrochements naturels la termine à l'intérieur du port.

Tel est le profil appliqué entre le quai Lamoune et l'éperon; au delà de l'éperon, on a conservé à la plate-forme sa largeur pri-

Digitized by Google

mitive de 7 mètres; la largeur libre n'est donc que de $2^m,50$ au lieu de $3^m,50$; le talus intérieur est formé d'enrochements naturels de très fortes dimensions, surtout à la partie supérieure.

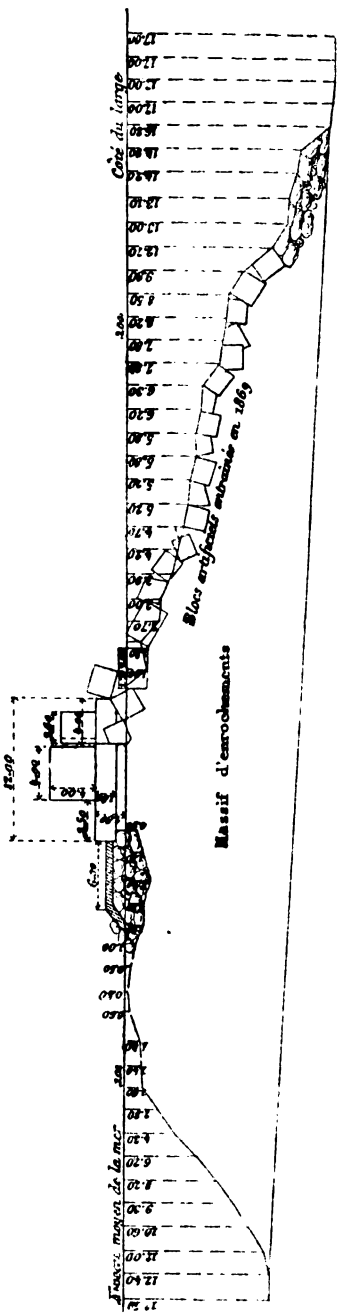


Fig. 15. — Profil actuel de la jetée sur les 750 premiers mètres.

Tempête de 1886. — Toutes ces réparations ont été terminées en octobre 1882; deux ans plus tard, on achevait la construction du petit magasin prévu sur le musoir à côté de la tour du feu. La jetée était donc arrivée à l'état d'entretien quand, dans la nuit du 8 au 9 février 1886, une tempête extrêmement violente vint encore la couper sur plusieurs points.

Sur 246 mètres de longueur vers l'origine, les blocs du revêtement ont été entraînés au large comme en 1869 et en 1876; le massif de la jetée forme, sur 25 mètres de largeur, une plage faiblement inclinée, formée de matériaux de petites dimensions et parsemée de quelques blocs artificiels provenant, soit du revêtement, soit du mur de garde détruits. La majeure partie des blocs entraînés constitue, au delà de la plage, un massif de 21 mètres de largeur, séparé par une sorte de sillon du massif des petits matériaux.

Digitized by Google

Le mur de garde présente quatre brèches; la plate-forme et la risberme sont détruites jusqu'au niveau de l'eau, au droit des deux plus éloignées de l'origine.

Au delà de la dernière brèche, sur 525 mètres, le revêtement s'est seulement affaissé; les blocs du deuxième rang ont été repoussés en très grand nombre contre ceux du parapet; quelques-uns sont tombés sur le talus après la destruction de la risberme extérieure. Enfin, sur les 200 derniers mètres, on a seulement constaté de très légers affaissements du talus extérieur.

A l'intérieur, la risberme maçonnée a parfaitement garanti le massif en enrochements; les blocs protégeant le perré ont été seuls enlevés par les lames; les maçonneries sont restées intactes, sauf, bien entendu, au droit des brèches, et il a été facile de constater que la risberme n'a été détruite qu'après la plate-forme.

Les avaries éprouvées par la jetée en 1886 sont dues à la même cause que celles qui s'étaient produites en 1876 : le revêtement en blocs artificiels ne protégeait pas suffisamment le massif en petits matériaux; il s'est produit des affouillements, et les blocs artificiels n'étant plus soutenus ont été entraînés au large.

Efforts exercés par les lames. — L'effort exercé par les lames sur les maçonneries, déterminé d'après la force nécessaire au déplacement des blocs du deuxième rang, a été trouvé de 5 à 6 tonnes par mètre carré; il est clair que l'effort réel a presque constamment dépassé cette limite puisque les blocs du deuxième rang qui ont été exposés directement au choc de la lame se sont tous déplacés.

Deux blocs du parapet ont été aussi rejetés vers l'intérieur du port; ce déplacement n'a pu avoir lieu qu'après la rupture de deux rails reliant les maçonneries du parapet à celles de la plate-forme; les dimensions des blocs et des fers rompus montrent que ce mouvement n'a pu se produire que sous l'action d'une force correspondant à un effort de 30 tonnes par mètre carré de surface

Digitized by Google

exposée à la lame. Cet accident ne s'est produit que sur deux points; le choc de la lame n'a donc atteint cette intensité qu'exceptionnellement.

Observations sur le profil de 1869. — Somme toute, les observations faites à la suite de cette tempête montrent nettement que le profil indiqué par M. Dujardin en 1869, modifié en ce qui concerne les dimensions des blocs du parapet et les dispositions de la risberme intérieure conformément au profil adopté après 1876, donnera d'excellents résultats toutes les fois qu'il sera possible de l'appliquer de toutes pièces.

Projet de réparations. — C'est pour arriver à ce résultat qu'on a proposé de réparer les 275 premiers mètres en reportant le parapet vers le large, de telle sorte que le pied du revêtement en blocs artificiels vienne s'appuyer contre le cordon des blocs entraînés par les tempêtes précédentes, tout en conservant l'inclinaison de 4 de base pour 3 de haut [1].

Au delà de cette partie on se bornera à recharger les talus, soit par mer, soit en construisant des blocs sur la risberme extérieure ou sur le talus lui-même.

Ces rechargements partiels sont commencés; mais vers l'origine on s'est borné, jusqu'à présent, à fermer les brèches jusqu'à hauteur de la plate-forme au moyen de quelques blocs artificiels; on ne pourra entreprendre les travaux définitifs qu'après l'approbation du projet et l'acceptation de l'offre de concours faite par la Chambre de commerce d'Oran.

Nous ajouterons aux indications que nous avons cru devoir don-

[1] Ces dispositions n'ont pas été adoptées. La décision du 14 octobre 1887 portant approbation du projet a prescrit de conserver l'alignement de la jetée actuelle. Le parapet, formé de blocs indépendants de 6m,80 de hauteur moyenne, est protégé, jusqu'à 4 mètres au-dessus du niveau de l'eau, par un revêtement en blocs artificiels de 4 mètres de largeur au sommet. L'inclinaison des talus est de 3 pour 2.

Digitized by Google

ner sur la jetée du Large, qui constitue le principal ouvrage du port, quelques mots concernant le musoir et les canons d'amarrage.

Musoir. — Le musoir est formé, jusqu'à 3 mètres en contre-bas du niveau de la mer, de blocs artificiels de 15 mètres cubes recouvrant un noyau en enrochements naturels.

Ce revêtement, bien plus fort que sur le reste de la longueur de la jetée, s'appuie sur une risberme à 10 mètres en contre-bas du niveau de l'eau; sur la plate-forme maçonnée on a construit la tour portant le feu du port, un petit magasin et une ceinture de gros blocs artificiels qui protègent ces constructions. Aucune d'elles n'a éprouvé le moindre mouvement.

Canons d'amarrage. — Les canons d'amarrage sont espacés de 25 mètres; ils sont scellés dans un massif, partie en béton, partie en maçonnerie, de 3 mètres de largeur sur 3 mètres de longueur, élevé de 1 mètre au-dessus du niveau de l'eau; des marches d'escalier rachètent la différence de niveau entre le dessus de la plate-forme du canon et la risberme intérieure; d'autres sont ménagées dans le massif même de la maçonnerie pour la facilité de l'accostage des canots.

§ 3. JETÉE SAINTE-THÉRÈSE.

La jetée Sainte-Thérèse a été commencée en 1869; elle est constituée par un massif en enrochements naturels ayant 20 mètres de largeur au niveau de l'eau, couronné à $2^m,80$ au-dessus de l'eau par une plate-forme maçonnée de 7 mètres de largeur sur $1^m,20$ d'épaisseur moyenne; les blocs artificiels n'ont été employés à la défense du talus du large que sur 100 mètres de longueur au delà de l'enracinement; l'extrémité est protégée par des blocs en maçonnerie ordinaire construits sur la risberme ménagée au niveau de l'eau.

Les blocs naturels formant le revêtement du talus du large, bar-

Digitized by Google

dés avec soin, forment une sorte de glacis sur lequel la lame n'a presque pas d'action.

Sur le talus intérieur on a établi des canons d'amarrage disposés de la même manière que ceux de la Grande Jetée.

La largeur de la passe ménagée entre les blocs du musoir de la jetée Sainte-Thérèse et ceux de l'éperon est de 126^{m},49.

Jusqu'en 1871, la jetée a été établie avec 4 mètres seulement de largeur en couronne; on l'a élargie à cette époque, en formant le talus du large avec des matériaux de fortes dimensions.

En 1872, on suspendit les travaux; la largeur de la passe au niveau de l'eau était alors de 200 mètres; peu de temps après elle fut réduite à 155 mètres environ; enfin, en 1874, à la suite d'une enquête dans laquelle furent entendus les marins fréquentant le port, la jetée fut encore prolongée de 28^{m},51 vers le Nord, de manière à réduire la passe à sa dimension actuelle de 126^{m},49, et à augmenter le calme du bassin.

La plate-forme maçonnée n'a été établie qu'en 1883; cet ouvrage n'a éprouvé aucune avarie notable depuis sa construction.

§ 4. QUAIS.

Largeurs et surfaces des quais. — Les quais du port d'Oran ont différentes largeurs; on a reconnu qu'une largeur de 40 mètres satisfait assez bien aux besoins du commerce, là où des voies ferrées sont établies sur les quais; c'est la largeur qu'on a adoptée partout où cela a été possible, sauf au quai Lamoune qui n'a que 30 mètres; il pourrait facilement être élargi à 40 si le besoin s'en faisait sentir, mais comme il ne sert pas de voie de communication, la largeur actuelle est bien suffisante.

Le long d'une partie du quai Charlemagne, on a dû réduire la largeur aussi à 30 mètres pour laisser entre le quai et les façades des maisons la place de la route n° 2 qui est à 2^{m},50 au-dessus de la plate-forme du quai.

Les deux traverses provenant de la transformation des jetées

Digitized by Google

sont limitées par des murs de quai espacés de 50 mètres pour le quai du Centre et de 80 pour le quai Sainte-Marie; ces largeurs dépassent la largeur nécessaire au mouvement des marchandises; aussi ces traverses sont-elles occupées en partie par des constructions régulièrement autorisées ou des dépôts tolérés.

La surface totale des quais est de 785 ares 74 cent. jusqu'à l'alignement du terre-plein Ouest de la cale de réparation.

Hauteur des murs de quais. — La hauteur verticale n'est pas la même pour tous les murs de quais du port.

Ceux qui entourent le grand bassin sont fondés pour la plupart à $5^m,85$ en contre-bas du niveau de l'eau; il n'y a d'exception que pour le quai Lamoune, le pan coupé et 34 mètres de la face Nord du quai du Centre d'une part, et d'autre part pour le quai Sainte-Marie et le petit alignement du quai de la Gare; la longueur totale des quais de grand mouillage est de $686^m,90$ pour une longueur totale de $1,163^m,90$ correspondante au grand bassin.

Autour de l'ancien bassin, les murs de quais ont tous $4^m,35$ de hauteur verticale; leur développement est de 743 mètres.

Fondations. — Ces murs ont été généralement fondés sur un massif en enrochements naturels formant une plate-forme soigneusement arasée au scaphandre, sur laquelle on a élevé le mur en blocs artificiels au-dessous de l'eau et en maçonnerie ordinaire au-dessus.

On a pris soin de draguer le sable afin d'établir la fondation en enrochements sur le terrain solide; sur deux points on n'a pu atteindre ce résultat :

1° Au pan coupé du quai de la Douane et sur une partie du quai Charlemagne, on a rencontré une couche de vase qui n'a pas permis d'employer le système ordinaire des fondations.

Sur une longueur totale de $68^m,70$ [1], le mur de quai a été fondé

[1] Cette longueur comprend sur le pan coupé $44^m,30$ et sur le quai Charlemagne $24^m,40$.

Digitized by Google

sur un massif de béton coulé dans une enceinte maintenue par des pieux espacés transversalement de $2^m,30$ et longitudinalement de $1^m,12$; la fondation a été descendue ainsi jusqu'à une profondeur moyenne de 4 mètres en contre-bas du niveau de l'eau; le massif de béton n'a d'ailleurs été élevé que jusqu'à 1 mètre au-dessus du niveau de l'eau; la dernière assise est formée de blocs artificiels. Ces travaux ont été exécutés en 1869.

2° Lors de la fondation du quai de la Gare, et particulièrement du petit alignement, on s'est trouvé encore en présence de vase; mais tandis qu'au quai Charlemagne on avait trouvé le terrain solide à une faible profondeur, on a rencontré au quai de la Gare une couche de sable vaseux à une profondeur moyenne de 8 mètres; le terrain solide (roche schisteuse ou argile compacte) était encore à 3 mètres plus bas.

On s'est contenté de draguer dans le sable vaseux aussi profondément que la drague a permis de le faire, soit jusqu'à $8^m,50$ et 9 mètres; puis on a immergé sur toute la surface draguée une couche de blocs naturels, de fortes dimensions, qui ont servi de base à l'enrochement de la fondation.

Ainsi que nous nous y attendions, les tassements ont été plus considérables dans cette partie du quai qu'ailleurs; ils ont atteint $0^m,21$, alors qu'en général ils ne dépassent par $0^m,10$. On avait d'ailleurs attendu la fin de ces tassements pour commencer la maçonnerie ordinaire au-dessous du niveau de l'eau; quant au parement il n'a été exécuté que plus tard, quelque temps après l'achèvement du remblai.

Le profil adopté pour les murs de quais avec le remblai de moellons en arrière des blocs artificiels a donné d'excellents résultats. Les déformations qui se sont produites après l'achèvement des parements ont été en général insignifiantes : au quai Charlemagne, sur 214 mètres de longueur, on a constaté un déplacement en avant de $0^m,07$ au point où il est le plus prononcé; sur la face Ouest du quai Sainte-Marie il a été de $0^m,06$ pour une longueur de $89^m,40$;

Digitized by Google

enfin deux angles de l'extrémité du quai du Centre ont, eux aussi, éprouvé un léger mouvement dû à ce que l'achèvement des maçonneries a suivi de trop près l'exécution du remblai.

Le mur du quai Lamoune seul a éprouvé un mouvement assez important pour que la reconstruction du parement ait été jugée indispensable. En 1868, un an après la construction des 75 mètres les plus rapprochés de la jetée du Large, un double mouvement s'est produit : un tassement atteignant $0^m,14$ et un déplacement en avant variant de $0^m,14$ à $0^m,275$. Le tassement ne pouvait provenir que du délai trop court écoulé entre l'achèvement de la fondation en remblai et la construction du mur de quai; quant au mouvement en avant, on l'attribua à la poussée du remblai, augmentée, quand la mer est grosse, par le siphonnement des eaux à travers le massif de la fondation.

Ces considérations conduisirent à retarder autant que possible l'exécution des maçonneries, et à choisir les matériaux à employer en remblai derrière les blocs afin d'obtenir une masse compacte; grâce aux précautions prises depuis 1868, l'accident arrivé à cette époque au quai Lamoune ne s'est plus reproduit sur aucun point.

Quant à la réparation, elle a été faite en 1873; le tassement avait atteint $0^m,25$ et le déplacement en avant $0^m,34$; on s'est borné à démolir et à reconstruire le mur de quai au-dessus du niveau de l'eau.

Escaliers, organeaux, voies ferrées et aiguades. — Plusieurs escaliers à double rampe sont ménagés dans les murs de quais; des organeaux et des canons scellés dans des massifs de maçonnerie, en arrière des murs de quais, servent pour l'amarrage des navires.

Les quais de la partie Sud du port sont seuls jusqu'à présent desservis par des voies ferrées; la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée vient de placer une troisième voie sur le quai Charlemagne, mais le réseau des voies du port ne pourra atteindre tout son développement qu'après l'achèvement de la gare maritime; tel qu'il est,

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

il suffit en général aux besoins du commerce; il n'y a d'encombrement réel que pendant les mois d'été qui suivent la moisson.

Trois aiguades fournissent aux navires l'eau nécessaire à leur alimentation, savoir : une au pan coupé du quai Lamoune, la deuxième au quai du Centre (face Est) et la troisième au quai de la Douane. De nouvelles aiguades seront indispensables aussitôt que le quai de la Gare sera livré au public.

§ 5. CALE DE HALAGE POUR LA RÉPARATION DES NAVIRES.

Description générale de l'ouvrage. — La cale de halage pour la réparation des navires est située à l'extrémité Est du quai de la Gare; la cale proprement dite, de 40 mètres de largeur, est comprise entre deux terre-pleins de même largeur en saillie de 53 mètres sur l'alignement du quai.

Sa longueur totale est de 65 mètres, savoir : 33 mètres au-dessous du niveau de l'eau pour l'avant-cale et 32 au-dessus pour la cale sèche; la pente est de $0^m,115$ et le seuil est à $3^m,50$ en contrebas du niveau de l'eau.

L'ouvrage est fondé sur un massif d'enrochements en moellons; les murs latéraux formant murs de quais pour l'avant-cale et le seuil en blocs artificiels sont fondés sur une plate-forme en enrochements soigneusement arasés au scaphandre; une chaîne en blocs artificiels portant un bandeau en pierres de taille sépare la cale de l'avant-cale; un mur de soutènement, fondé à $0^m,50$ au-dessus du niveau de la mer, limite la cale dans toute la partie en saillie au-dessus du niveau du quai.

La plate-forme est formée, sous l'eau, d'une couche de béton de $0^m,85$ d'épaisseur et, hors de l'eau, d'un pavage maçonné sur forme de béton.

Charpente, treuils. — La partie fixe de la charpente pour le halage des navires est formée de trois échelles constituées chacune

Digitized by Google

par deux longrines portant des traverses sur lesquelles glissent les pièces longitudinales du ber; deux pièces longitudinales fixées sur les traverses empêchent les déplacements transversaux.

La charpente de l'avant-cale a été montée hors de l'eau, puis lancée et immergée au moyen de pièces de fonte, de manière à faire porter les longrines sur des dés en pierres de taille scellés auparavant, avec le plus grand soin, sur le massif d'enrochements; le béton n'a été coulé qu'après coup; la surface supérieure du béton dépasse de quelques centimètres la face inférieure des traverses.

Des treuils sont placés vis-à-vis de chacune des échelles, sur de petites plates-formes maçonnées faisant saillie en avant du mur de soutènement Sud de la cale; l'axe de chacun de ces treuils est perpendiculaire au plan de la cale et porte une poulie sur laquelle on engage la corde destinée au halage; la force de ces treuils est de 10 tonnes. A droite et à gauche de chacun d'eux on a scellé des canons d'amarrage permettant l'emploi de poulies moufflées.

Utilisation et exploitation. — Un seul navire de dimensions importantes a été halé sur la cale: c'est le bateau dragueur des entrepreneurs des remblais du quai de la Gare; l'opération a bien réussi, malgré l'inexpérience des charpentiers appelés à se servir pour la première fois de cet ouvrage.

La cale est presque toujours encombrée par les embarcations de pêcheurs qui ne peuvent plus être mises à terre ailleurs depuis l'achèvement des quais; cette situation prendra fin aussitôt après la construction, le long de la Grande Jetée, de deux petites cales à l'usage des embarcations de petites dimensions. La cale de réparations pourra alors être exclusivement réservée aux navires d'un plus fort tonnage.

La question du mode d'exploitation n'est pas encore résolue; jusqu'à présent la cale est complètement à la disposition du public qui se procure, comme il l'entend, tous les engins nécessaires au

Digitized by Google

halage; les manivelles des treuils sont remises aux charpentiers qui les demandent.

§ 6. ÉGOUTS.

Trois égouts conduisent à la mer les eaux de la partie de la ville située sur les deux versants du Ravin-Vert.

Égout Sainte-Thérèse. — L'égout collecteur Sainte-Thérèse reçoit la plus grande partie des eaux et les verse à l'Est du port, à l'enracinement de la jetée Sainte-Thérèse; il a été établi dans les carrières dites de *l'Abattoir,* au pied des pentes du Château-Neuf; le pied-droit de rive gauche a été élevé sur toute sa longueur de manière à former mur de soutènement pour la rue Sainte-Thérèse; l'égout traverse le chemin de fer sous un aqueduc à deux arches qu'on a tenues aussi basses que possible, afin de ne relever ni la voie ni la route qui franchit la ligne du chemin de fer, au-dessus de la voûte du tunnel.

Égout de la Douane. — L'égout de la Douane, de dimensions plus faibles, reçoit les eaux du quartier de la Calère; il a son origine dans la rue d'Orléans et suit la route nationale n° 2, au pied des carrières Lamoune, jusqu'à hauteur du quai du Centre; à partir de ce point, il se dirige vers les rochers du fort Lamoune qu'il traverse pour déboucher au N. O. de l'origine de la jetée du Large. Il est établi dans le roc sur presque toute sa longueur, et de simples revêtements ont suffi pour former la cuvette; sur 50 mètres seulement on a rencontré une masse de remblai, à l'emplacement de la carrière exploitée autrefois par les Espagnols, qu'on a dû traverser en tranchée ouverte et pour laquelle il a fallu exécuter de solides revêtements.

Les travaux ont été exécutés avec le concours de la commune d'Oran, qui a donné une subvention de 19,000 francs; la dépense totale s'est élevée à 72,472 fr. 52.

Digitized by Google

Egout de la Manutention. — L'égout de la Manutention reçoit les eaux du quartier de la Marine qui ne peuvent être conduites à l'un des deux égouts précédents et les rejette dans le port, à l'Est du quai Sainte-Marie; il a été prolongé au fur et à mesure de l'avancement des remblais jusqu'à l'alignement actuel du quai; la dernière partie est fondée sur un massif en enrochements immergés après dragage, jusqu'au sable vaseux, dans les mêmes conditions que les murs de quais. L'égout est formé d'une cuvette en béton revêtue intérieurement : à la partie inférieure, d'un radier en maçonnerie de briques, et sur les côtés, de maçonnerie de moellons piqués; la voûte, construite en briques, a $2^m,50$ d'ouverture et $0^m,25$ de flèche.

Des tassements se sont manifestés aussitôt après la construction de la voûte; pour éviter la dislocation complète des maçonneries, les pieds-droits ont été reliés au moyen de tirants en fer noyés dans la maçonnerie de la voûte et assemblés à leurs extrémités à des morceaux de rails scellés profondément dans la maçonnerie.

Les tassements ont continué depuis; mais, grâce à la précaution prise, il n'y a pas eu d'accidents; l'amplitude du mouvement qui avait été de $0^m,043$ pendant le premier mois après l'achèvement (1884), n'était plus que de $0^m,001$ environ par mois, un an et demi après; ils ont à peu près cessé depuis cette époque.

§ 7. VOIES D'ACCÈS AU PORT.

Les deux principales voies d'accès au port sont : la route nationale n° 2, qui porte le nom de *rue Charles-Quint* jusqu'aux abords du quai Charlemagne; la route du port à la place d'Armes, qui sera prochainement classée comme route nationale sous le n° 4 [1].

La route n° 2 ne dessert le quai que par deux embranchements : l'un, dans le prolongement de la rue Charles-Quint, débouche sur le quai Charlemagne; l'autre aboutit au quai Lamoune par une

[1] Décret du 6 juillet 1887.

Digitized by Google

pente de $0^m,084$; comme cette rampe forme le prolongement de la rue d'Orléans, qui n'est accessible qu'aux voitures légères, elle ne constitue pas un bien grand obstacle pour la circulation.

La route du port à la place d'Armes va jusqu'à l'origine du quai de la Gare, vis-à-vis du quai Sainte-Marie; la rue Sainte-Thérèse la relie vers l'Ouest à la rue Charles-Quint et vers l'Est à l'extrémité du quai de la Gare. Dans cette dernière partie, la rue Sainte-Thérèse est partie en déblai dans le roc, partie en remblai au-dessus de l'égout collecteur; le mur de soutènement en maçonnerie ordinaire est couronné par une plinthe en pierre de taille, sur laquelle est fixée une main courante en fer.

La chaussée se maintient, à très peu près, à la même hauteur jusqu'au-dessus de la tête du tunnel Sainte-Thérèse; à partir de ce point, la route descend par une pente de $0^m,065$ jusqu'au niveau de la plate-forme du quai.

Des voûtes ménagées sous la chaussée, partout où la hauteur l'a permis, servent de magasins; le mur de soutènement du côté droit a reçu des dimensions suffisantes pour résister à l'action de la mer; tous ces ouvrages sont fondés sur béton coulé à la partie supérieure des enrochements de la jetée déblayés préalablement jusqu'au niveau de l'eau.

§ 8. OUVRAGES DIVERS.

Les ouvrages divers exécutés sur le port ne présentent aucune particularité; nous nous bornerons à donner sur chacun d'eux quelques renseignements sommaires :

1° *Feu rouge de la Grande Jetée.* — Il est établi sur le musoir de la jetée du Large; l'appareil est porté par une tour en tôle, placée sur une tour en maçonnerie accolée au magasin. Voici les dimenmensions principales de cet ouvrage :

Hauteur de la tour en maçonnerie, au-dessus de la plate-forme de la jetée..... $6^m,98$

Digitized by Google

Hauteur de la tour en tôle.....	$4^m,69$
Hauteur de la lanterne.....	3 ,04
Hauteur du feu au-dessus du niveau de la mer....	15 ,81

2° *Feu vert de la jetée Sainte-Thérèse.* — C'est un simple feu de port, avec cabane en tôle, fixé à l'extrémité Nord de la jetée Sainte-Thérèse.

3° *Logement du gardien des feux du port.* — Le bâtiment comprend, au rez-de-chaussée, un magasin et le logement du gardien, et au premier étage, le logement du maître de phares. Il est placé le long et à l'Ouest de la jetée Sainte-Thérèse, de telle sorte que l'un des murs seulement repose sur les enrochements; l'autre, formant façade Ouest, est fondé sur des pieux enfoncés dans le remblai jusqu'au terrain solide et reliés par des moises à la partie supérieure; les têtes des pieux et les moises sont noyées dans un massif en béton sur lequel repose la maçonnerie.

4° *Poste pour le service du port.* — Ce bâtiment, en cours d'exécution, est situé à l'extrémité Est du quai du Centre; il ne comprend que les pièces strictement nécessaires à la marche du service.

5° *Grues.* — Deux grues sont installées sur les quais : l'une, de 20 tonnes, sur le quai Lamoune, a été construite par l'État; l'autre, de 6 tonnes, sur la face Nord du quai Sainte-Marie, par la Chambre de commerce. L'une et l'autre sont entretenues par la Chambre de commerce qui a été autorisée, par arrêté préfectoral du 14 mai 1879, à percevoir une taxe pour l'usage de ces appareils.

6° *Installations particulières.* — Le service du pilotage a fait construire, sur la jetée Sainte-Thérèse, un bâtiment dont le rez-de-chaussée sert de poste aux pilotes et à leurs aides; une tour élevée à la hauteur du deuxième étage sert de poste d'observation.

Enfin, la Compagnie générale transatlantique occupe, sur le quai

Digitized by Google

du Centre, une surface de 1,406 mètres carrés, sur laquelle elle a construit un hangar fermé et les bureaux que comporte l'organisation de son service.

§ 9. LOIS ET DÉCISIONS MINISTÉRIELLES.

Les travaux du Vieux-Port ont été décidés en principe par décision du Ministre de la guerre du 28 juillet 1845; le projet définitif a été approuvé par décision ministérielle du 17 juillet 1848.

Les travaux du port actuel ont été déclarés d'utilité publique par décret du 28 juillet 1860.

Ils ont fait l'objet de divers projets de détail, savoir :

1° Construction de la jetée du Large sur 500 mètres de longueur, de deux jetées auxiliaires et du quai Sainte-Marie (décision du Ministre de l'Algérie et des colonies du 9 juillet 1860);

2° Prolongement de la jetée du Large; construction de l'éperon, de la jetée Sainte-Thérèse, des quais Charlemagne et de la Douane, du grand égout collecteur; dérasement des anciennes jetées et leur transformation en quais (décision du Gouverneur général du 5 janvier 1867);

3° Réparations des avaries causées à la jetée par le raz de marée de 1869 (décision du Gouverneur général du 26 février 1870);

4° Achèvement des jetées, des quais et construction de la route reliant la rue Charles-Quint à la porte Lamoune (décisions du Gouverneur général des 15 juillet et 14 novembre 1874);

5° Réparation des avaries causées à la jetée du Large par la tempête du 12 janvier 1876 (décisions du Gouverneur général des 26 août 1876 et 27 février 1877);

6° Construction de l'égout de la Douane (décisions du Gouverneur général des 25 septembre 1879 et 7 septembre 1881);

7° Construction du mur du quai de la Gare et de la cale de réparations (décision du 22 février 1881);

8° Remblai du quai de la Gare (décisions des 15 mai et 19 septembre 1883);

Digitized by Google

9° Poste pour l'installation du service de la police du port (décision du Gouverneur général du 8 avril 1886);

10° Travaux de grosses réparations après la tempête de février 1886 (décision du 9 août 1886).

Nous rappellerons enfin la loi du 19 juillet 1880 autorisant la Chambre de commerce à faire à l'État une avance de 2,500,000 fr. pour l'exécution des travaux du port [1].

§ 10. DÉPENSES.

Voici le tableau sommaire des dépenses faites pour l'exécution des travaux :

De 1848 à 1851.	La dépense totale s'est élevée pour les travaux de quai et les jetées commencées, à.....	590,000f 00c
De 1852 à 1860.	Pendant le cours de l'entreprise Dessoliers, les crédits alloués se sont élevés à.....	1,270,000 00
De 1860 à 1868.	Entreprise Grégoire, Piéguet et Block.....	2,547,640 62 [2]
	Travaux du port.....	47,853 51 [3]
	Entreprise Villenave.....	119,417 47
	Défense du chemin qui prolonge le tunnel du chemin de fer....	544 35 [3]
	Installation d'une grue sur le quai Lamoune.....	13,500 00
	A reporter.....	4,588,955f 95c

[1] Il faut ajouter à cette énumération :

1° La loi du 2 août 1887 autorisant les travaux de restauration de la jetée et l'établissement de pavages sur le quai de la Gare; la somme de 1,470,000 francs nécessaire à l'exécution des travaux est fournie par la Chambre de commerce, qui est couverte de cette avance par la perception d'un droit de 0 fr. 35 par tonneau de jauge; ce droit est perçu dans les mêmes conditions que celui qui avait été établi par la loi du 19 juillet 1880;

2° et 3° Décisions ministérielles des 14 octobre 1887 et 18 juillet 1888 portant approbation : la première, du projet de réparation de la jetée; la seconde, du projet de pavages.

[2] Procès-verbal de réception définitive.

[3] Dépenses en régie.

Digitized by Google

	Report	4,588,955f 95c
De 1867 à 1875.	Entreprise Meuret et Champenois.	6,191,762 97 [1]
	Travaux du port	163,622 27 [2]
	Entreprise Orbegozzo (remblais des quais Sainte-Marie et Charlemagne)	24,000 00
	Entreprise Puymège (travaux du port)	201,120 94
De 1874 à 1886.	Entreprise Fouque (travaux du port terminés)	4,197,412 70
	Entreprise Rousset et Fouque (égout de la Douane)	72,472 52
De 1881 à 1886.	Entreprise Fouque (quai de la Gare et cale de réparations)	1,326,032 49

REMBLAIS DU QUAI DE LA GARE.

De 1883 à 1887.	Marché Grégoire	28,522 32
	Entreprise Dollfus	23,977 68 [3]
		342,344 04
	Poste de police	34,619 41
	Remblais de grosses réparations	206,957 16
	TOTAL	17,401,800f 45c

[1] Montant du procès-verbal de réception définitive (15 juillet 1875) et indemnité allouée ultérieurement, mais non compris les indemnités pour retard de payement.

[2] Dépenses en régie.

[3] Remblais compris dans le marché Grégoire et exécutés par l'entrepreneur Dollfus.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

§ 1er. MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Les navires ont commencé à fréquenter le port d'Oran aussitôt qu'ils ont pu y trouver un abri; pendant les tempêtes de l'hiver 1853-1854, quelques navires s'y sont réfugiés; dès 1855, les navires à vapeur de la Compagnie Touache y sont venus régulièrement; en 1856, alors qu'il n'existait qu'une partie des ouvrages constituant le petit port, il y est entré 937 navires jaugeant 36,000 tonneaux.

Depuis cette époque, le mouvement n'a cessé de croître; le graphique ci-contre, sur lequel nous avons fait figurer les entrées, montre que, si on néglige les variations accidentelles, le développement du mouvement maritime a suivi très sensiblement le développement des travaux du port : jusqu'en 1865, le tonnage de jauge augmente seulement de 5,000 tonnes par an, la jetée du Large vient à peine d'être commencée; de 1865 à 1875, l'accroissement annuel du tonnage est de 20,000 tonnes, c'est pendant cette période que l'on construit la Grande Jetée. Enfin de 1875 à 1885, cet accroissement atteint 40,000 tonnes; depuis 1875, la surface abritée est restée la même, mais la jetée a été consolidée, et la sécurité des navires est devenue plus grande.

Il nous a paru intéressant de reporter sur la même figure le tracé de la ligne indiquant le développement de la population d'Oran.

Le nombre des navires a augmenté aussi, mais moins rapidement que le tonnage; quant au tonnage de jauge du navire moyen, de 38 tonneaux au début, il s'est élevé jusqu'à près de 400 en 1884. Les navires du plus fort tonnage entrent aujourd'hui dans

Digitized by Google

le port et peuvent être amarrés à quai pour effectuer leurs opérations dans les meilleures conditions.

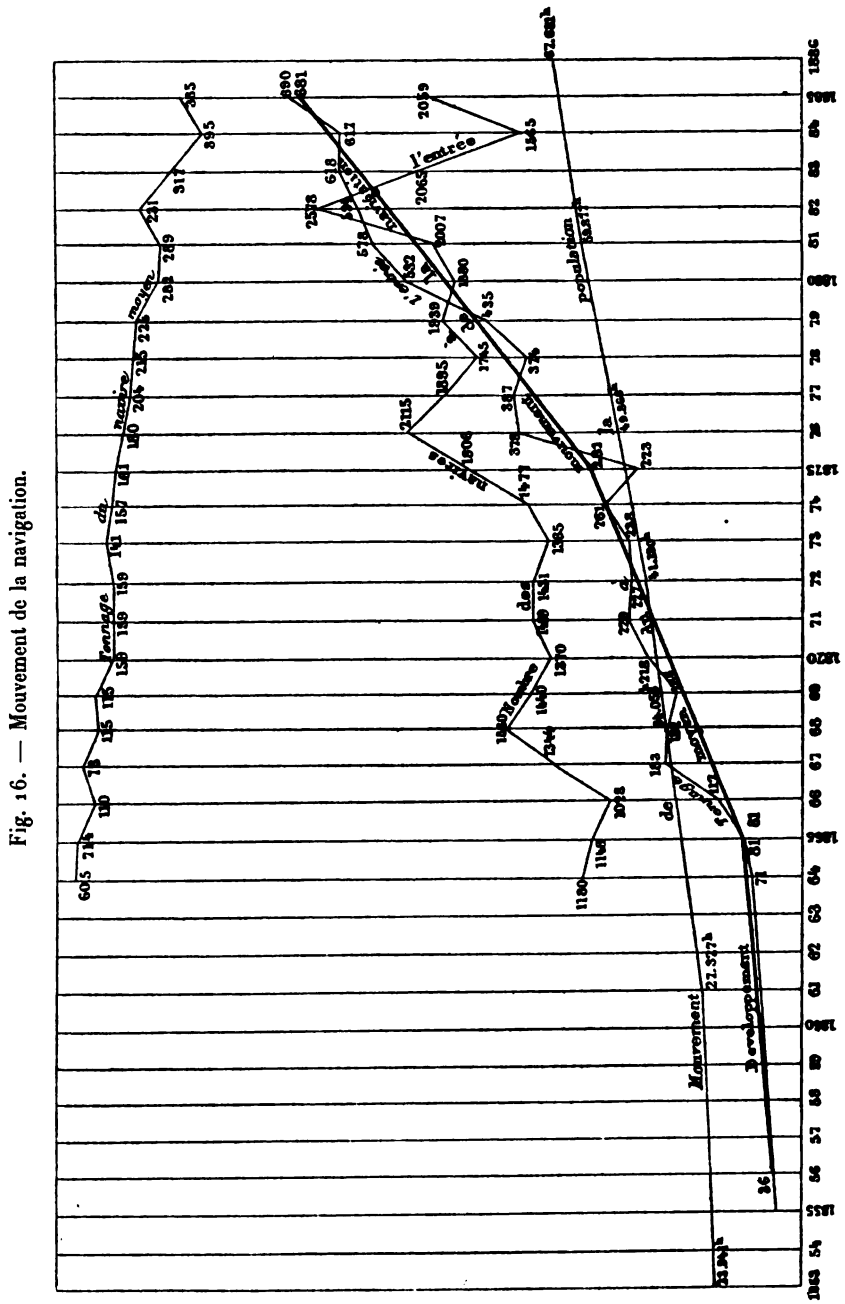


Fig. 16. — Mouvement de la navigation.

Digitized by Google

Le tableau ci-dessous donne, d'après les renseignements que nous avons pu recueillir, le tonnage à l'entrée de 1864 à 1885, ainsi que le nombre de navires et le tonnage de jauge du navire moyen.

ANNÉES.	NAVIRES.		TONNAGE DU NAVIRE MOYEN.
	NOMBRE.	TONNAGE.	
		tonneaux.	
1864	1,180	71,569	60.5
1865	1,148	81,465	71.4
1866	1,028	112,587	110
1867	1,344	183,850	73
1868	1,580	182,453	115
1869	1,440	166,753	115
1870	1,370	218,299	159
1871	1,439	229,319	159
1872	1,431	227,746	159
1873	1,365	238,196	141
1874	1,477	261,319	157
1875	1,806	223,450	161
1876	2,115	379,806	180
1877	1,895	387,553	204
1878	1,745	374,571	215
1879	1,939	435,121	224
1880	1,880	532,570	282
1881	2,007	578,942	289
1882	2,558	594,983	231
1883	2,065	618,747	317
1884	1,565	617,489	395
1885	2,063	690,260	335

Les tableaux statistiques joints à la présente notice donnent tous les détails utiles sur le mouvement du port; nous rapporterons seulement ici quelques renseignements concernant la proportion des navires à vapeur, des navires chargés et des navires étrangers pour les trois dernières années.

Le tonnage total se décompose ainsi :

Digitized by Google

ENTRÉES.

NAVIRES À VOILES ET À VAPEUR.

ANNÉES.	NAVIRES À VOILES.			NAVIRES À VAPEUR.			PROPORTION p. o/o DES NAVIRES à vapeur.
	NOMBRE.	TONNAGE		NOMBRE.	TONNAGE		
		TOTAL.	MOYEN par navire.		TOTAL.	MOYEN par navire.	
		tonneaux.	tonneaux.		tonneaux.	tonneaux.	p. o/o.
1883.....	1,147	95,239	83	918	523,508	570	44
1884.....	712	73,877	102	853	543,612	640	54
1885.....	992	79,702	80	1,067	610,558	570	51

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST.

ANNÉES.	NAVIRES CHARGÉS.		NAVIRES SUR LEST.		RAPPORT DU TONNAGE DES NAVIRES chargés au tonnage total.	RAPPORT DU NOMBRE DES NAVIRES chargés au nombre total.
	NOMBRE.	TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE.		
		tonneaux.		tonneaux.	p. o/o.	p. o/o.
1883.....	1,686	554,229	379	64,518	90	81
1884.....	1,160	515,332	405	102,157	83	74
1885.....	1,349	547,048	710	143,212	79	65

NAVIRES FRANÇAIS. — NAVIRES ÉTRANGERS.

ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS.			NAVIRES ÉTRANGERS.			PROPORTION DU NOMBRE des navires français.	PROPORTION DU TONNAGE correspondant aux navires français.
	NOMBRE.	TONNAGE		NOMBRE.	TONNAGE			
		TOTAL.	DU NAVIRE moyen.		TOTAL.	DU NAVIRE moyen.		
		tonneaux.	tonneaux.		tonneaux.	tonneaux.	p. o/o.	p. o/o.
1883.....	933	374,905	400	1,132	243,842	210	45	61
1884.....	778	375,084	480	787	242,405	307	50	61
1885.....	1,053	443,959	420	1,006	246,301	246	51	63

Ces tableaux montrent :

1° Que les navires à vapeur forment la moitié du nombre des navires qui fréquentent le port; mais, tandis que le tonnage du na-

Digitized by Google

vire à voiles moyen n'est que de 80 à 100 tonneaux, il atteint 600 tonneaux pour les navires à vapeur;

2° Que la proportion des navires chargés a diminué assez sensiblement pendant les trois années que nous considérons;

3° Que les navires français représentent comme nombre la moitié des navires entrant dans le port; au point de vue du tonnage, la différence en faveur des navires français est plus considérable; cela tient à ce que les balancelles espagnoles, d'un faible tonnage, figurent parmi les navires étrangers; on peut remarquer que le tonnage du navire moyen varie de 400 à 480 tonneaux pour les navires français et seulement de 200 à 300 tonneaux pour les navires étrangers.

En ce qui concerne les sorties, nous nous bornerons à donner la décomposition du mouvement total des navires chargés et des navires sur lest.

SORTIES.

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST.

ANNÉES.	NAVIRES CHARGÉS.		NAVIRES SUR LEST.		RAPPORT DU TONNAGE DES NAVIRES chargés au tonnage total.
	NOMBRE.	TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE.	
		tonneaux.		tonneaux.	p. o/o.
1883	1,875	578,009	154	34,268	94.5
1884	1,329	517,041	176	25,596	95.5
1885	1,787	630,143	258	58,803	94.7

On voit que la proportion des navires sur lest est extrêmement faible.

Les principales relations du port d'Oran avec l'étranger sont celles qui existent : avec l'Angleterre pour l'importation de la houille et l'exportation de l'alfa; l'Espagne pour l'exportation des céréales; la Suède et la Norvège pour les bois de construction.

Les ports de France avec lesquels Oran est en relation sont tous les ports de la Méditerranée et particulièrement Marseille; plu-

Digitized by Google

sieurs compagnies font un service régulier entre Oran et Marseille, Cette et Port-Vendres; nous citerons seulement la Compagnie transatlantique chargée du service postal; il existe, en outre, un service régulier avec le Havre.

§ 2. MOUVEMENT DES MARCHANDISES.

Le mouvement des marchandises du port avait une importance assez considérable sous la domination turque; d'après une note de M. Pézerat sur l'utilité de la création d'un port marchand, on exportait annuellement de 30,000 à 60,000 quintaux de laine, de 10,000 à 12,000 quintaux de cuirs, de 3,000 à 4,000 quintaux de peaux de chèvres, de 6,000 à 7,000 chargements de blé de 500 à 3,000 fanègues[1].

De 1808 à 1830, des marchés importants sont passés par des commerçants établis à Oran. La note déjà mentionnée cite les frères Euberz chargeant à eux seuls 87 navires en quatre mois (1808); un nommé Juda-ben-Ozezizio qui exporte 100,000 bœufs en Espagne en deux ans, à compte et demi avec un corsaire (1813); le consul d'Espagne qui achète 400 chevaux pour le compte de son gouvernement.

Enfin chaque année, la caravane de Tafilet, comprenant 2,000 à 3,000 chameaux, amenait à Oran des dattes, de la gomme, des plumes d'autruche, de la poudre d'or et de riches pelleteries; la dernière de ces caravanes parut en 1830.

En 1833, il n'y a d'autres marchandises importées que celles nécessaires à l'entretien du corps d'occupation : 20,000 tonneaux environ, d'après les rapports faits à cette époque.

De 1840 au 1er juillet 1844, la ville a reçu 452,590 tonneaux[2], ce qui correspond à 100,000 tonneaux environ par an.

De 1860 à 1862, le mouvement annuel moyen des exportations et importations a été, d'après les renseignements donnés par la

[1] La fanègue vaut à très peu près 60 litres. — [2] Rapport de la Commission nautique de 1844.

Digitized by Google

douane, de 64,160 tonnes; de 1870 à 1872, de 160,000[1]; enfin, de 1883 à 1885, il s'est élevé à 430,000 tonnes.

L'accroissement du poids des marchandises a été, comme on le voit, extrêmement rapide; il a porté surtout sur les exportations. Nulles au début, elles se sont développées en même temps que la colonisation; en 1871, le tonnage à l'exportation dépasse le tonnage à l'importation; depuis cette époque, la différence est allée en s'accentuant : le poids des marchandises exportées représente maintenant les 58 centièmes du poids total.

Nous mettons en regard les poids moyens des marchandises importées et exportées annuellement pendant chacune des trois périodes déjà considérées.

PÉRIODES.	EXPORTATIONS.	IMPORTATIONS.	TOTAL.	PROPORTION DES EXPORTATIONS.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	p. o/o.
1860-1862.....	14,820	49,340	64,160	23
1870-1872.....	87,120	73,200	160,320	54
1883-1885.....	249,970	180,870	430,840	58

Le tableau suivant donne le mouvement détaillé pour chacune des trois années de la dernière période ainsi que le tonnage des marchandises.

ANNÉES.	TONNAGE DES MARCHANDISES.							TONNAGE DE JAUGE. — Entrées et sorties réunies.	RAPPORT du TONNAGE effectif au tonnage de jauge.
	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			TOTAL (importations et exportations).		
	COMMERCE extérieur.	CABOTAGE.	TOTAL.	COMMERCE extérieur.	CABOTAGE.	TOTAL.			
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	
1883.....	202,706	13,764	216,469	141,217	12,550	153,767	370,236	1,231,024	0.30
1884.....	131,878	17,379	149,257	251,927	25,500	277,427	426,684	1,158,946	0.37
1885.....	151,899	25,000	176,899	302,005	16,700	318,705	495,604	1,359,206	0.36

[1] Les chiffres correspondant à ces deux périodes ne comprennent pas le cabotage.

IMPRIMERIE NATIONALE

Digitized by Google

La valeur des marchandises exportées est toujours inférieure à celle des marchandises importées : les secondes comprennent en effet des étoffes et des produits manufacturés de toute nature dont la valeur est considérable relativement au poids, tandis que l'on exporte principalement des matières premières.

§ 3. NATURE, PROVENANCE ET DESTINATION DES MARCHANDISES.

Le port d'Oran reçoit de France la plupart des objets fabriqués destinés à la consommation locale; l'Angleterre envoie aussi des tissus de diverses natures. Les matériaux de construction viennent, les uns de France, les autres des pays étrangers. La chaux hydraulique et les ciments proviennent exclusivement de la France; les fers et autres métaux sont expédiés par l'Angleterre et la Belgique; les bois viennent tous de Suède et de Norvège ou de Trieste. La houille, dont la consommation augmente au fur et à mesure du développement de la colonisation, vient toute d'Angleterre.

Les produits de l'Algérie sont expédiés principalement en France et en Angleterre; les exportations d'alfas augmentent d'année en année, malgré la concurrence sérieuse faite par les alfas de la côte de Tunisie à ceux du Sud-Oranais.

La culture de la vigne, qui se développe rapidement, donne un nouveau produit à exporter; le tonnage des vins expédiés en 1885 est le triple de celui de 1884.

Chaque année, de nouvelles surfaces sont plantées en vignes; la production s'accroîtra donc encore dans une large proportion et tout fait espérer que les vins constitueront, d'ici peu, l'un des éléments les plus importants du trafic du port d'Oran.

L'exportation des céréales augmente ou diminue dans de très grandes proportions, selon que la récolte est bonne ou mauvaise; les grains sont expédiés en France, en Espagne et en Angleterre.

Les tableaux suivants donnent les poids des principales marchandises importées et exportées pendant les trois dernières années :

Digitized by Google

IMPORTATIONS.

PROVENANCES.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	TONNAGE. 1883.	1884.	1885.
		tonnes.	tonnes.	tonnes.
France	Farines alimentaires	16,279	16,318	9,367
	Denrées coloniales	6,882	7,790	6,788
	Boissons	6,477	4,683	6,399
France et Angleterre	Tissus, lin, chanvre, laine, etc.	882	1,560	1,727
	Ouvrages en matières diverses	1,020	636	1,325
France, Angleterre et Belgique	Métaux, fers en barres, etc.	6,888	7,248	4,939
Suède et Norvège, Autriche	Bois de construction	56,432	24,921	57,994
Angleterre	Houille	31,684	40,755	45,852

EXPORTATIONS.

DESTINATION.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	TONNAGE. 1883.	1884.	1885.
		tonnes.	tonnes.	tonnes.
France et Espagne	Farines alimentaires	10,647	3,927	17,853
France, Espagne et Angleterre	Céréales	26,513	89,260	62,850
France et Espagne	Moutons (nombre de têtes)	220,687	164,727	345,482
France	Vins et autres boissons	4,954	4,321	12,960
France et Belgique	Écorces à tan	11,155	12,312	6,189
France et Angleterre	Crin végétal	7,725	8,785	7,101
Angleterre	Alfas, tiges et filaments	66,950	82,023	91,878

§ 4. UTILISATION DES QUAIS.

Le développement total des quais est, comme nous l'avons dit, de 1,906^{m},90; mais une partie seulement est livrée au public. Bien que les murs du quai du Centre n'aient été achevés qu'au commencement de 1885, le commerce a utilisé ce quai sur presque toute sa longueur depuis 1883; nous tiendrons compte de la partie

Digitized by Google

non achevée, en déduisant du développement des quais compris entre la Grande Jetée et l'origine du quai de la Gare, qui est de 1,380m,30, la moitié de la face Sud du quai du Centre, soit 119m,85; la longueur affectée au public a donc été de 1,260m,45, soit, en nombre rond, de 1,260 mètres pour 1883 et 1884 et de 1,380 mètres pour 1885.

Si l'on rapproche de ces longueurs les poids de marchandises transportées par mer, on voit que le tonnage par mètre courant de quai a été: en 1883, de 294 tonnes; en 1884, de 338 tonnes; en 1885, de 359 tonnes.

Les divers quais du port ont une affectation spéciale.

Le quai Lamoune est réservé aux compagnies dont les navires font un service régulier entre la France et l'Algérie; leurs navires accostent le quai, et les marchandises sont débarquées sur le terre-plein, au droit des hangars qu'elles ont établis en dehors du quai.

Le quai du Centre (face Nord) est affecté en partie à la Compagnie transatlantique; le surplus est utilisé pour l'embarquement des alfas, que des chalands conduisent à bord des navires mouillés au Sud de la Grande Jetée.

Les quais du petit bassin sont utilisés par des bateaux à vapeur de faible tonnage, par les balancelles, barques de pêche et autres embarcations.

Les navires à vapeur espagnols ayant un service régulier sur Oran accostent à la face Nord du quai Sainte-Marie.

Les navires qui ne peuvent entrer dans le petit bassin à raison de leur tonnage, et qui ne peuvent trouver place le long des quais de grand mouillage, vont à la Grande Jetée; des chalands font le transbordement des marchandises. Ces navires viendront sans doute, pour la plupart, accoster le quai de la Gare aussitôt qu'il sera livré au public.

§ 5. CHEMIN DE FER.

Une grande partie des marchandises d'exportation arrive à Oran

Digitized by Google

par le chemin de fer d'Alger à Oran, ouvert en fait à l'exploitation publique jusqu'au port depuis le 1er avril 1870.

Les marchandises importées ne sont qu'accidentellement chargées sur wagon dès leur arrivée.

L'exploitation des voies du port a fait l'objet d'un tarif spécial, homologué le 9 novembre 1877 par le Gouverneur général.

Les wagons sont remis sur une des voies, par les soins de la Compagnie, au destinataire qui doit les décharger dans un délai de six heures à partir du moment où son agent autorisé a été prévenu par la Compagnie.

En cas d'encombrement des voies du port, régulièrement constaté, la Compagnie se réserve de décharger les marchandises à la gare d'Oran-Karguentah et de les mettre à la disposition des destinataires.

Voici le mouvement de la gare d'Oran-Marine depuis 1876 jusqu'à 1885 :

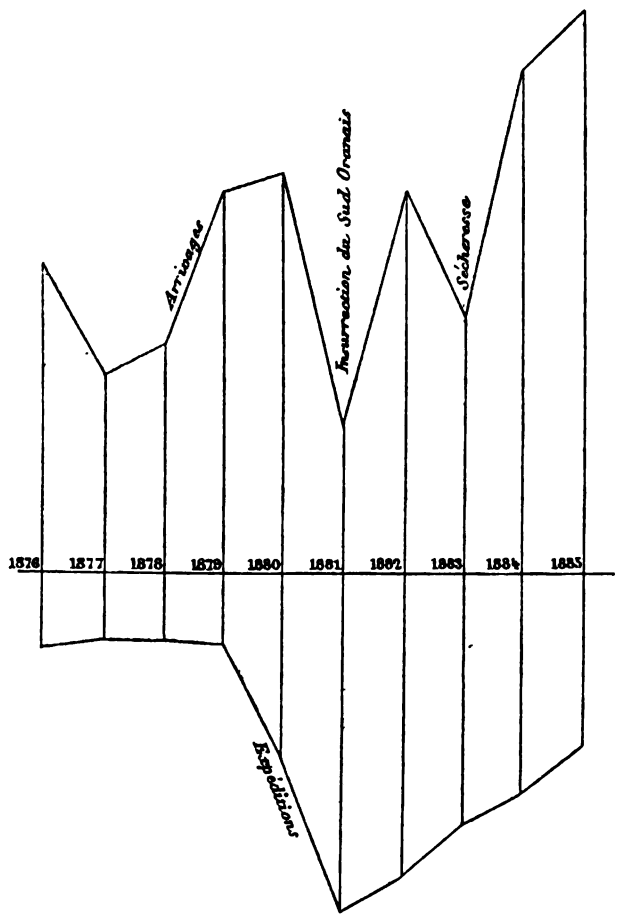
ANNÉES.	EXPÉDITIONS.	ARRIVAGES.	MOUVEMENT TOTAL.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.
1876	15,305	61,520	76,825
1877	13,121	39,555	52,676
1878	13,406	45,352	58,758
1879	14,108	76,338	90,446
1880	36,748	81,274	118,022
1881	66,557	31,374	97,731
1882	61,734	76,493	138,227
1883	50,314	51,038	101,352
1884	43,361	101,709	145,070
1885	34,184	113,940	148,124

A l'aide du graphique ci-dessous, on constate aisément le mouvement ascendant continu, malgré les années 1881 et 1883 qui ont été particulièrement mauvaises pour des motifs bien déterminés : 1881 est l'année de l'insurrection du Sud-Oranais, et

Digitized by Google

l'hiver 1882-1883 a été exceptionnellement sec; il n'est tombé que $0^m,179$ d'eau du mois d'octobre au mois d'avril, alors que la moyenne pour cette période est de $0^m,388$.

Fig. 17. — Tonnage de la gare d'Oran-Marine. (Échelle de $0^m,065$ pour 100,000 tonnes.)



Si l'on compare le mouvement de la gare avec celui du port, on voit que, pendant les trois dernières années, le chemin de fer emporte moyennement les 23.5 p. o/o des marchandises importées, alors qu'il amène sur les quais les 35.1 p. o/o des marchandises à exporter.

Digitized by Google

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Hauteur des plus fortes marées		1^{m},02
Chenal entre les jetées	Largeur de la passe	126^{m},49
	Profondeur d'eau	10 mètres.
Superficie affectée au séjour des navires.	Avant-port	7 hectares.
	Port	30 hectares.
Longueur totale des quais		1,906^{m},90
Superficie totale des terre-pleins des quais		785 ares 74
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1888		17,401,800^{f} 45^{c}

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[t].				tonn[t].		tonn[t].		tonn[t].
1876	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,115	379,806
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1877	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,895	387,553
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1878	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,745	374,571
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1879	Français..	410	15	425	24,735	410	10	420	194,946	»	»	1,939	435,121
	Étrangers.	623	140	763	79,869	267	64	331	135,571	»	»		
1880	Français..	302	60	362	20,750	310	4	314	282,751	»	»	1,880	532,570
	Étrangers.	468	180	648	61,454	532	24	556	167,615	»	»		
1881	Français..	190	125	315	19,263	546	8	554	293,972	»	»	2,007	578,942
	Étrangers.	560	150	710	85,890	380	48	428	179,817	»	»		
1882	Français..	185	103	288	12,145	544	2	546	329,530	»	»	2,558	594,983
	Étrangers.	773	576	1,349	101,941	332	43	375	151,367	»	»		
1883	Français..	342	57	399	15,605	526	8	534	359,300	»	»	2,065	618,747
	Étrangers.	476	272	748	79,634	342	42	384	164,208	»	»		
1884	Français..	236	78	314	17,353	394	70	464	357,731	»	»	1,565	617,489
	Étrangers.	254	144	398	56,524	276	113	389	185,881	»	»		
1885	Français..	180	176	356	20,100	645	52	697	423,741	1	118	2,063	690,260
	Étrangers.	250	386	636	59,484	274	96	370	185,007	3	1,810		

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[1].				tonn[1].		tonn[1].		tonn[1].
1876	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1877	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1878	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1879	Français..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Étrangers.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1880	Français..	287	29	316	18,220	444	7	451	261,926	»	»	1,792	480,558
	Étrangers.	586	126	712	35,242	301	12	313	165,170	»	»		
1881	Français..	320	58	378	58,859	470	8	478	257,206	»	»	2,220	702,409
	Étrangers.	630	319	949	226,657	399	16	415	159,687	»	»		
1882	Français..	297	57	354	23,700	506	8	514	269,137	»	»	2,421	538,579
	Étrangers.	957	247	1,204	108,899	326	23	349	136,843	»	»		
1883	Français..	224	63	287	14,487	573	6	579	329,046	»	»	2,029	612,277
	Étrangers.	669	58	727	76,228	409	27	436	192,516	»	»		
1884	Français..	236	67	303	14,121	467	30	497	306,650	»	»	1,505	542,637
	Étrangers.	411	49	460	59,962	215	30	245	161,904	»	»		
1885	Français..	299	96	395	20,374	656	44	700	423,271	1	642	2,053	699,004
	Étrangers.	525	66	591	48,825	307	52	359	196,476	7	9,416		

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

	IMPORTATIONS provenant de ports français et étrangers.	EXPORTATIONS à destination de ports français et étrangers.
1876	59,112,774f	38,492,451f
1877	73,401,841	35,990,572
1878	73,808,926	44,410,989
1879	88,095,051	47,649,260
1880	102,176,190	51,342,858
1881	103,821,191	36,893,605
1882	165,463,811	43,387,561
1883	102,182,576	45,868,470
1884	91,353,172	75,908,307
1885	106,292,456	83,215,034

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	PÉAGE [2].
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
1876	1,961,982	202	84,161	38,072	"
1877	1,930,481	"	86,208	37,031	"
1878	2,018,505	"	84,929	28,581	"
1879	2,262,670	57	92,092	32,476	"
1880	2,288,166	5,432	102,005	36,605	"
1881	2,304,853	2,511	144,508	57,246	"
1882	2,250,170	"	147,048	48,417	"
1883	4,178,813 [1]	"	168,790	48,365	128,955
1884	4,579,910 [1]	"	156,625	31,314	119,799
1885	4,089,036 [1]	"	113,094	31,882	137,845

[1] Y compris l'octroi de mer.
[2] Au profit de la Chambre de commerce.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

	ARRIVAGES. Voyageurs.	DÉPARTS. Voyageurs.
1880	29,146	16,153
1881	46,722	38,924
1882	45,123	42,645
1883	37,465	45,896
1884	32,171	27,525
1885	31,392	29,308

Digitized by Google

BIBLIOGRAPHIE.

Les noms précédés d'un (A) sont donnés d'après l'ouvrage de Fey.

Ibn Khaldoun. — Histoire des Berbères, trad. de Slane (1852-1856).

Dr Shaw. — Voyage dans la région d'Alger, trad J. Maccarthy (1830).

(A) X***. — Manuscrit du 31 décembre 1772, aux archives du Ministère de la marine, à Madrid.

(A) De Marlès. — D'après Joseph Conde, Histoire des Arabes et des Maures en Espagne et en Portugal. Paris, 1825.

(A) Général Tripier. — Mémoire militaire sur la place d'Oran, manuscrit du 25 mars 1853.

X***. — Rapport sur tous les ouvrages exécutés dans les places d'Oran, Mers-el-Kébir et leurs châteaux, du 1er janvier 1734 jusqu'à 1738. Manuscrit espagnol inédit de 1738.

(A) Lopez Sanchez de Valenzuela. — Hist. de la conquista de Oran y Mazalquivir. Manuscrit déposé à Madrid, aux archives de l'Académie royale historique.

(A) Comte d'Alcaudète. — Rapport du 8 février 1543. Manuscrit de Granvelle, bibliothèque de Besançon.

Galibert. — Histoire de l'Algérie, 1844.

De Rotalier. — Histoire d'Alger et de la piraterie des Turcs dans la Méditerranée, à partir du xvie siècle, 1841.

(A) Tehfat. — El Tehfat el Mardhia (l'hommage agréable). Manuscrit arabe classé sous le n° 379 dans la bibliothèque d'Alger, publié par A. Rousseau, 1846.

(A) Comte Cumbre-Hermosa. — Rapport au roi Charles IV du 2 novembre 1790, original inscrit sous le n° 20137 à l'Archiva de la réal Audienca de Valencia.

(A) Alvarez Gomez. — Vie du cardinal Ximénès, 1569.

(A) Sandoval, évêque de Pampelune. — Histoire de Charles-Quint. Valladolid, 1604, 2 vol. in-fol.

(A) X***, secrétaire du bey Hassan. — Chronique du beylick d'Oran, manuscrit traduit par M. A. Rousseau.

(A) Gorguos. — Notice sur Mohamed-el-Kébir, Revue africaine. Alger, 1857-1858.

(A) Lieutenant-colonel Lapène. — Mémoire de l'académie royale de Metz. 1841-1842.

(A) Le même. — Tableau historique de la province d'Oran, publié à Metz en 1847, chez L. Lamort, imprimeur.

Valsin Esterhazy. — De la domination turque dans l'ancienne province d'Alger.

Berbrugger. — Articles divers dans le *Moniteur algérien* et la *Revue africaine*.

H.-L. Fey, commis civil à la direction du génie, à Oran. — Histoire d'Oran, avant, pendant et après la domination espagnole. Oran, 1858, A. Perrier.

A. Lieussou, ingénieur hydrographe. — Études sur les ports de l'Algérie. Paris, 1857, Paul Dupont.

Digitized by Google

Contre-amiral Mouchez. — Instructions nautiques sur les côtes de l'Algérie. Paris, 1879, Imprimerie nationale.

Gaffarel. — L'Algérie; histoire, conquête et colonisation. Paris, 1883, Firmin Didot et Cie.

Tisserand, professeur au collège d'Oran. — L'ancien et le nouvel Oran. Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie de la province d'Oran, 1884.

Demaeght. — *Portus Magnus*, même bulletin, 1884.

G. Carrière. — Quelques stations préhistoriques de la province d'Oran, même bulletin, 1886.

Chambre de commerce d'Oran. Compte rendu des travaux (janvier 1874-janvier 1879). Oran, 1879, C. Pothier.

C. Rousset. — Les commencements d'une conquête. Revue des Deux-Mondes, 1885.

Ct Derrien. — Les Français à Oran depuis 1830 jusqu'à nos jours, 1886.

Digitized by Google

PORT D'ARZEW.

NOTICE PAR M. GENTY,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Le port d'Arzew est situé dans la partie Ouest de la baie comprise entre le cap Carbon et le cap Ivi. Protégée contre les vents du large par un contrefort du djebel Orousse qui s'avance dans l'Est jusqu'à près de 1,200 mètres, la rade d'Arzew constitue l'un des meilleurs abris naturels des côtes de l'Algérie, et elle est le refuge habituel des navires que la violence du vent et de la mer empêche de séjourner au port de Mostaganem.

Les vents régnants dans ces parages sont ceux de l'Est au Nord en été et ceux de l'Ouest au N. O. en hiver. Par les plus mauvais temps de l'Ouest et du N. O., la mer est calme dans la rade d'Arzew et les navires y sont en parfaite sécurité. Par les gros tepms du Nord au N. E., l'agitation extérieure pénètre un peu dans la rade; d'un autre côté, les grandes ondulations du large viennent battre obliquement la partie de la côte comprise entre Mostaganem et le cap Ivi, et elles se propagent le long du rivage jusque dans la rade, où elles occasionnent un ressac assez violent, gênant pour les communications avec la terre, mais nullement dangereux pour les navires au mouillage.

La construction d'une petite jetée de 280 mètres de longueur dans le prolongement de la pointe qui forme la rade au Nord a augmenté la partie abritée du mouillage, mais elle n'a pas amélioré

Digitized by Google

sensiblement la situation au point de vue commercial; il y a actuellement une quinzaine de jours, en moyenne, par an, pendant lesquels les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises sont impossibles dans le port d'Arzew.

Le courant général vers l'Est, qui a lieu en dehors des caps, frappe la côte Est de la baie, et il se forme un contre-courant à vitesse très faible, que l'on rencontre près de terre, et qui contourne la rade d'Arzew du Sud au Nord, puis de l'Est à l'Ouest, reprenant ainsi sensiblement la direction du courant qui lui a donné naissance.

Il ne se produit pas d'ensablements dans la rade d'Arzew. Toutefois, la construction du terre-plein de la gare du chemin de fer, en grande partie conquis sur la mer, a provoqué la formation d'atterrissements entre l'embarcadère et l'extrémité Nord de ce terre-plein. Mais le rivage n'a fait que se régulariser, et la plage a repris un nouvel état d'équilibre qui ne s'est pas modifié depuis quatre ou cinq ans et qui paraît définitif.

L'entrée du port est signalée par un fanal à feu fixe rouge installé à l'extrémité de la jetée. L'éclairage de la côte est complété par un phare du 4e ordre, à feu fixe blanc, élevé sur un îlot qui émerge près de la côte, à 1 mille et demi environ au N. E. d'Arzew. La position géographique de ce phare est la suivante : longitude Ouest 2° 37′ 33″, latitude Nord 35° 52′ 34″.

La ville d'Arzew est bâtie au bord de la plage, sur un terrain à faible pente situé au pied des coteaux qui dominent la rade à l'Est. Elle est reliée par une belle avenue à la route nationale n° 4, d'Alger à Oran, qui assure ses communications avec Oran (42 kilomètres) et Mostaganem (46 kilomètres). La route départementale d'Arzew à Saint-Denis-du-Sig dessert la riche région qui sépare ces deux villes.

Arzew est la tête de ligne du chemin de fer à voie étroite d'Arzew à Saïda et prolongements, concédé à la Compagnie franco-algérienne par décret du 29 avril 1874. Cette ligne dessert la

Digitized by Google

plaine de l'Habra, Perrégaux, Mascara (par un embranchement de 12 kilomètres) et Saïda; traverse sur les hauts plateaux les vastes terrains à alfa dont l'exploitation a été concédée à la Compagnie franco-algérienne, et se continue à travers la région des chotts jusqu'aux postes militaires du Kreider, de Méchéria et d'Aïn-Sefra, garantissant ainsi la sécurité de nos possessions dans le Sud.

Une voie ferrée de 20 kilomètres de longueur permet d'amener au port les produits de la saline d'Arzew.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Bien que la ville d'Arzew (*Portus Magnus* des anciens) ait eu autrefois une importance considérable, on ne connaît aucun fait historique qui s'y rattache, ni aucun détail sur son passé; elle est simplement mentionnée dans Pline, qui la qualifie d'*oppidum civium Romanorum;* dans Pomponius Mela, dans l'itinéraire d'Antonin et dans l'anonyme de Ravenne.

La ville elle-même était située à 6 kilomètres environ du port, sur le plateau du village actuel de Saint-Leu. L'étendue de ses ruines, qui couvrent plus de 30 hectares, témoigne de l'importance de l'ancienne cité; on y a trouvé les restes de thermes et d'un mausolée, de belles colonnes en marbre, de vastes citernes bien conservées, et enfin de remarquables mosaïques, déposées actuellement au musée d'Oran.

La ville antique était très florissante au IIIe siècle, ainsi que semblent l'attester des dédicaces trouvées dans les ruines et gravées sur des bornes milliaires qu'on a découvertes dans les environs et qui jalonnaient deux routes, celle de Portus Magnus à Pomarium (Tlemcen) et celle de Portus Magnus à Cæsarea (Cherchell) et à Numerus Syrorum (Lalla-Marnia).

Au port même, on a trouvé les débris d'un débarcadère en maçonnerie dont la construction remontait, sans aucun doute, à la même époque.

La ville de Portus Magnus paraît avoir été ruinée par l'invasion des Vandales; ce qui le fait supposer, c'est que toutes les inscriptions et monnaies qu'on y a trouvées sont antérieures à cette époque.

Mais la situation d'Arzew était trop belle pour qu'elle pût être longtemps abandonnée.

Digitized by Google

Ephruni, géographe arabe du XIIe siècle, en parle déjà comme d'un bourg considérable, où l'on amène du blé et des bœufs que des marchands viennent acheter pour l'exportation.

En 1370, les Berbères de la puissante tribu des Bettioua suivirent le sultan mérinide Abd-el-Azir dans son expédition contre Mazouna et les Magraoua; un grand nombre d'entre eux se fixèrent, à la suite de cette campagne, sur les ruines de la cité romaine, où sont encore aujourd'hui leurs descendants.

Dès les premiers jours de l'occupation française la création d'une ville à Arzew fut décidée, non plus sur l'emplacement de Portus Magnus, mais sur le bord de la mer, dans le voisinage immédiat du port, qui semblait appelé à prendre une grande importance, tant en raison des qualités exceptionnelles de sa rade que de sa situation au débouché des riches vallées du Sig et de l'Habra.

Une commission nautique instituée en vue de l'étude des divers ports de l'Algérie proposa en 1844 un programme d'ensemble des travaux à exécuter à Arzew comprenant trois ouvrages distincts, savoir :

1° Un débarcadère à construire en avant de la ville, sur les débris de l'ancien débarcadère romain;

2° Une jetée de 300 mètres de longueur, établie sur la ligne des récifs prolongeant la pointe d'Arzew dans la direction de l'E. S. E.;

3° Un quai à construire en retour de l'extrémité du débarcadère, dans l'enfoncement compris entre la ville et la pointe, et permettant la conquête sur la mer d'un vaste terre-plein sur lequel devaient être établis les magasins du commerce.

Statuant sur ce programme de la Commission nautique, une décision du Ministre de la guerre, en date du 27 juillet 1845, approuva la construction du débarcadère et ajourna la jetée et le quai proposés par la Commission.

Le projet du débarcadère fut présenté par le service des ponts

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

et chaussées le 27 août 1846, approuvé le 6 mai 1847 et exécuté pendant les années 1847 et 1848.

Cet ouvrage n'était pas encore terminé, quand les ingénieurs reconnurent la nécessité de le compléter par la construction d'une cale de halage à établir en retour de la face N. E. du débarcadère, et destinée à permettre la mise à terre des embarcations. Le projet de ce petit ouvrage fut approuvé par une décision ministérielle du 6 décembre 1849 et exécuté dans le courant de cette même année.

Cependant les ingénieurs ne perdaient pas de vue la question de la création à Arzew d'un véritable port de commerce, pouvant donner satisfaction à tous les besoins ultérieurs quelque importants qu'ils fussent, et en 1852, ils présentèrent un premier avant-projet comprenant l'établissement de la jetée de la Pointe proposée par la Commission nautique et la construction en avant de la ville, dans la partie de la rade abritée par la jetée, d'une darse de 20 hectares entourée de murs de quais et de terre-pleins.

A la suite des observations de la Commission mixte des travaux publics, ce projet fut remanié en 1854 : la jetée de la Pointe était maintenue, mais la superficie de la darse était réduite à 8 hectares et son emplacement était reporté entre le débarcadère et la pointe, en avant du quai de la Commission nautique de 1845.

Cet avant-projet fut approuvé par décision ministérielle du 7 mars 1856; mais en présence du peu d'importance du commerce d'Arzew, de l'incertitude de son développement futur et de l'excellence du mouillage existant, il fut prescrit d'ajourner la construction de la darse et de ne comprendre dans le projet définitif que la jetée de la Pointe, dont tout le monde reconnaissait l'utilité.

Le projet de cette jetée ne fut dressé que douze ans plus tard. Approuvé le 28 juillet 1868, il fut exécuté pendant les années suivantes et complètement terminé en 1872.

Cependant la construction du chemin de fer d'Arzew à Saïda et prolongements est venue apporter au port d'Arzew les éléments de trafic qui lui avaient fait défaut jusqu'alors. Le tonnage total des

Digitized by Google

marchandises exportées par ce port, qui n'était que de 2,280 tonnes en 1874, s'est rapidement accru, et il atteignait en 1881 le chiffre de 81,548 tonnes qu'il a d'ailleurs beaucoup dépassé depuis. Il parut utile d'étudier de nouveau le projet des travaux à exécuter à Arzew pour que les navires pussent y faire en tout temps, avec sécurité et économie, leurs opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.

Un nouveau projet de darse fut présenté le 3 août 1882, ne différant que par quelques modifications sans importance de celui étudié trente ans auparavant par le service des ponts et chaussées.

Mais l'Administration supérieure a de nouveau ajourné ce projet et elle a prescrit aux ingénieurs de faire une nouvelle étude d'amélioration du port conçue dans des vues beaucoup plus restreintes, et dans l'unique but de rendre plus faciles les opérations d'embarquement et de débarquement à terre

Un projet établi dans ces conditions a été approuvé le 3 septembre 1886 par le Ministère des travaux publics et il sera sans doute prochainement exécuté. Il comprend :

1° La construction d'une jetée de 150 mètres de longueur dans la direction S. 3° O., enracinée au rivage à 200 mètres environ de l'origine de la jetée de la Pointe;

2° Celle d'un quai de 120 mètres de longueur et de 30 mètres de largeur, appuyé contre la face Ouest de cette jetée;

3° Enfin l'établissement, entre la cale de halage et la jetée projetée, d'un vaste terre-plein protégé par un cordon en enrochements et desservi par deux petits débarcadères en maçonnerie permettant l'accostage des chalands.

L'exécution de ces ouvrages donnera une satisfaction momentanée aux besoins du commerce d'Arzew.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

On a vu, par l'historique succinct qui précède, que les seuls ouvrages exécutés par l'État au port d'Arzew consistent dans un débarcadère, une petite cale de halage et une jetée d'abri; il convient toutefois d'ajouter à cette nomenclature un appontement métallique construit par la Compagnie franco-algérienne en vue de faciliter l'embarquement de ses alfas.

Le débarcadère a 60 mètres de longueur et 12 mètres de largeur en couronnement. Il est formé par deux murs parallèles en béton de $2^m,50$ d'épaisseur, fondés directement sur le rocher et reliés entre eux par cinq murs transversaux; l'intervalle compris entre les murs a été rempli d'enrochements et de débris de carrières. L'ouvrage entier est recouvert par un pavage maçonné limité par un cordon en pierres de taille formant bordure à $0^m,80$ au-dessus du niveau de la mer.

Établi par des fonds de 1 mètre seulement sur sa face Sud, de 1 mètre à $2^m,50$ sur sa face Nord et de $2^m,50$ à son extrémité, ce débarcadère n'est accessible qu'aux balancelles faiblement chargées et aux petites embarcations.

Sa construction a donné lieu à une dépense de 105,000 francs.

La cale de halage est située dans l'angle compris entre le rivage et la face Nord du débarcadère. Elle consiste dans un plan incliné pavé de 30 mètres de longueur et de 11 mètres de largeur, compris entre deux murs de quais et terminé au niveau de la mer par un mur en béton surmonté d'un couronnement en pierres de taille. La construction de cet ouvrage a donné lieu à une dépense de 23,000 francs.

On tire sur la cale les embarcations de la localité pour les ré-

Digitized by Google

parer et aussi pour les abriter de la houle qui se produit dans la rade par les gros temps du Nord et du N. E.

La jetée d'abri a 280 mètres de longueur totale; elle s'enracine sur les rochers de la pointe par un arc de cercle de 72 mètres de développement et de 51^{m},60 de rayon, et se prolonge ensuite en ligne droite dans la direction de l'E. 24° S.

Le profil en travers de cette jetée comprend un massif en enrochements naturels classés en diverses catégories et employés dans le profil suivant leur grosseur. L'épaisseur de ce massif au niveau de la mer est de 12 mètres; ses talus, à l'intérieur comme à l'extérieur, ont une inclinaison de 4 de base pour 3 de hauteur.

Le talus du large est protégé, depuis le fond de la mer jusqu'à 2 mètres au-dessus du niveau de l'eau, par un revêtement de blocs artificiels en béton de 15 mètres cubes.

Le massif d'enrochements est recouvert, à sa partie supérieure, par une plate-forme en maçonnerie hydraulique de 7^{m},05 de largeur et de 0^{m},80 à 1 mètre d'épaisseur, arasée à 2^{m},60 au-dessus du niveau de la mer et soutenue à l'intérieur par un mur de 1^{m},50 d'épaisseur moyenne fondé au niveau de l'eau. Ce mur est protégé lui-même contre les affouillements par une risberme maçonnée de 2^{m},50 de largeur et de 0^{m},50 d'épaisseur établie à la cote 0^{m},80, et limitée par un perré maçonné incliné à 45 degrés qui s'appuie au niveau de l'eau sur les enrochements naturels du talus intérieur.

La plate-forme de la jetée supporte, du côté du large, un mur de garde de 2^{m},50 de largeur et de 3 mètres de hauteur, formé par une ligne de blocs en maçonnerie de 30 mètres cubes chacun.

La jetée s'élargit à l'origine pour se raccorder avec le chemin du débarcadère; elle est terminée par un musoir sur lequel est installé le feu de port.

La construction de la jetée de la Pointe a donné lieu à une dépense de 932,876 francs.

Cet ouvrage a subi, depuis son achèvement, de très graves ava-

Digitized by Google

ries, surtout à son extrémité, qui est beaucoup plus exposée que le reste à l'action des lames.

D'une part, les enrochements schisteux qui constituent le corps de la jetée n'ont pu résister à l'action de l'eau de mer et ils se sont réduits à l'état de galets qui se déplacent avec la plus grande facilité. Des affouillements se produisent à chaque gros temps dans ce massif instable qui n'est plus suffisamment protégé par les blocs artificiels du talus extérieur, et ceux-ci, à leur tour, sont entraînés par les vagues à de grandes distances de leur position primitive.

D'un autre côté, les mortiers des blocs artificiels du talus et du mur d'abri se décomposent par suite de la nature schisteuse du sable employé à leur confection; les blocs eux-mêmes se disloquent et leurs débris sont entraînés peu à peu par la mer.

Les effets dus à ces deux causes de destruction ont commencé à se faire sentir en 1878 et depuis cette époque la réparation des diverses avaries subies par la jetée a donné lieu à une dépense totale de 250,000 francs.

Un dernier projet, approuvé le 17 juin 1884, était en cours d'exécution, quand est survenue la tempête des 7-8 février 1886 qui a complètement emporté le musoir et dispersé à de grandes distances les matériaux qui le constituaient. Un projet de réfection complet est soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

L'importance commerciale du port d'Arzew ne date que de l'ouverture du chemin de fer d'Arzew à Saïda et prolongements; elle a toujours été en croissant depuis lors et rien ne peut faire supposer que ce mouvement progressif doive s'arrêter de longtemps encore. Le tonnage total des navires qui ont fréquenté le port en 1885 a été de 380,046 tonnes; il y a eu cette même année 99,177 tonnes de marchandises embarquées ou débarquées.

L'alfa des Hauts-Plateaux figure au premier rang parmi les marchandises exportées; viennent ensuite le sel provenant de l'exploitation de la saline d'Arzew, les céréales et les vins de la région desservie par le chemin de fer d'Arzew à Saïda.

Les importations ne comprennent à peu près que le charbon et les matériaux de construction nécessaires pour l'exploitation et l'entretien du chemin de fer.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Superficie affectée au séjour des navires..... Le port d'Arzew n'est qu'une rade.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1885..... 1,310,876 francs.

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonn^x.				tonn^x.		tonn^x.		tonn^x.
1876	Français..	65	51	116	9,036	39	»	39	16,967	9	1,067	248	42,743
	Étrangers.	45	15	60	5,099	7	2	9	6,205	15	4,369		
1877	Français..	52	43	95	6,982	36	»	36	11,095	11	1,983	220	26,922
	Étrangers.	49	15	64	5,646	1	»	1	469	13	747		
1878	Français..	44	44	88	6,391	31	»	31	9,876	20	1,552	179	21,145
	Étrangers.	23	4	27	2,327	1	»	1	520	12	479		
1879	Français..	33	58	91	12,969	52	»	52	19,076	12	1,031	223	56,372
	Étrangers.	27	15	42	7,242	11	8	19	15,660	7	394		
1880	Français..	21	73	94	19,547	74	»	74	28,276	4	521	270	91,571
	Étrangers.	31	27	58	12,118	21	17	38	30,800	2	309		
1881	Français..	94	50	144	9,505	109	»	109	43,020	12	760	363	98,380
	Étrangers.	38	11	49	11,173	20	21	41	31,593	8	2,329		
1882	Français..	65	56	121	5,581	95	4	99	42,439	21	1,078	394	101,201
	Étrangers.	55	35	90	13,026	31	16	47	43,090	16	1,987		
1883	Français..	62	53	115	5,124	152	15	167	106,048	7	238	389	157,027
	Étrangers.	24	21	45	6,959	21	26	47	37,749	8	909		
1884	Français..	45	92	137	90,078	144	34	178	90,516	2	85	391	221,197
	Étrangers.	14	23	37	8,877	5	30	35	31,452	2	189		
1885	Français..	50	86	136	9,068	150	53	212	130,029	15	2,000	483	193,006
	Étrangers.	27	26	53	5,189	6	51	57	44,611	10	2,109		

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonn'.				tonn'.		tonn'.		tonn'.
1876	Français..	83	37	120	10,442	36	1	37	16,243	"	"	243	42,203
	Étrangers.	50	19	69	5,638	12	5	17	9,880	"	"		
1877	Français..	81	13	94	6,648	37	3	40	12,260	3	719	216	26,991
	Étrangers.	46	28	74	6,662	1	"	1	469	4	233		
1878	Français..	83	9	92	6,397	32	"	32	10,269	17	1,351	177	21,124
	Étrangers.	15	15	30	2,243	"	1	1	520	5	344		
1879	Français..	90	16	106	7,478	51	1	52	19,176	10	726	235	50,448
	Étrangers.	34	11	45	7,457	15	3	18	15,388	4	223		
1880	Français..	97	23	120	8.559	70	3	73	28,073	3	102	294	79,764
	Étrangers.	51	8	59	12,672	30	6	36	30,256	3	102		
1881	Français..	101	40	141	8,194	102	1	103	41,962	6	581	349	93,249
	Étrangers.	39	9	48	10,196	34	13	47	31,161	4	1,155		
1882	Français..	101	28	129	6,346	87	12	99	37,816	5	366	380	97,308
	Étrangers.	44	47	91	11,368	35	13	48	39,648	8	1,764		
1883	Français..	87	23	110	6.415	98	59	157	90,716	6	740	373	136,045
	Étrangers.	37	14	51	8,300	38	8	46	29,126	3	748		
1884	Français..	45	92	137	90,078	144	34	178	90,516	2	85	391	221,197
	Étrangers.	14	23	37	8,877	5	30	35	31,452	2	189		
1885	Français..	124	22	146	9,034	145	56	201	128,637	10	1,984	476	194,906
	Étrangers.	25	25	50	4,584	55	6	61	47,146	8	3,521		

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

ANNÉES.	IMPORTATIONS PROVENANT de ports français et étrangers.	EXPORTATIONS À DESTINATION de ports français et étrangers.
	francs.	francs.
1879	1,949,409	765,003
1880	16,713,354	4,520,452
1881	14,392,992	4,043,940
1882	6,641,852	4,160,705
1883	3,820,317	5,760,890
1884	2,396,178	6,918,386
1885	2,101,390	12,270,035

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	ACCESSOIRES. Droits sanitaires.	ACCESSOIRES. Recettes accessoires accidentelles.	ACCESSOIRES. Plombage et estampillage.	NAVIGATION.	OCTROI DE MER.
	fr. c.	fr. c.	francs.	fr. c.	francs.	fr. c.	fr. c.
1878	21,199 00	"	178	108 00	"	593 00	"
1879	23,097 00	"	653	184 00	5	1,086 00	"
1880	13,991 00	"	2,630	362 00	17	2,065 00	"
1881	161,922 00	"	3,491	437 00	7	6,838 00	"
1882	90,270 00	"	4,009	600 00	16	5,548 00	"
1883	33,795 40	"	3,127	543 75	"	3,032 54	74,778 65
1884	25,327 32	"	3,957	463 20	"	1,870 24	58,456 88
1885	23,636 93	"	3,646	370 55	"	2,532 20	48,230 81

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

	ARRIVAGES. — Voyageurs.	DÉPARTS. — Voyageurs.
1883	244	171
1884	199	66
1885	212	45

Digitized by Google

PORT DE MOSTAGANEM.

NOTICE PAR M. GENTY,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES,

ET M. POISSON,

INGÉNIEUR ORDINAIRE.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

§ 1. POSITION GÉOGRAPHIQUE.

Le port de Mostaganem est situé sur la côte du département d'Oran, dans la partie Est de la baie comprise entre les pointes du cap Carbon et du cap Ivi.

La ville est construite sur un plateau de 104 mètres de hauteur, à 1 kilomètre de la mer. Sa position géographique est la suivante : longitude Ouest 2° 15′ 17″, latitude Nord 35° 56′ 20″.

Elle est traversée par le ravin de l'Aïn-Sefra, dont le débit minimum est de 80 litres par seconde. Ce ruisseau fournit à la ville de l'eau d'alimentation en abondance; il permet en outre la culture de nombreux jardins et fait mouvoir 10 moulins ou usines.

La ville de Mostaganem se trouve sur la route nationale n° 4, d'Alger à Oran. Elle a été pendant longtemps, dans les débuts de la conquête, le principal et presque le seul point d'accès des vallées de la Mina, de l'Hillil, du bas Chélif et de l'Habra, et l'entrepôt de la région de Mascara. Elle se trouve aujourd'hui quelque peu en dehors du mouvement de la circulation, par suite de la création

Digitized by Google

du chemin de fer d'Alger à Oran, auquel elle se relie par la route de Perrégaux et par la route nationale n° 4. Une bonne voie de communication lui ouvre le Dahra, contrée montagneuse et fertile qui s'étend entre le Chélif et la mer.

Le port proprement dit se trouve au débouché du ravin de l'Aïn-Sefra. Il n'y existe, en dehors des bâtiments publics, que quelques habitations de pêcheurs et des magasins dont l'ensemble constitue le village de la Marine.

La côte, depuis l'embouchure de la Macta jusqu'au cap Ivi, est limitée par des falaises à pic d'une hauteur moyenne de 15 mètres, constituées par des rochers et des sables appartenant à la formation des grès tertiaires. A leur base apparaît, notamment entre le port et l'embouchure du Chélif, une puissante couche d'argile bleuâtre fortement marneuse. Au pied des falaises s'étend une plage de sable fin provenant de leur désagrégation.

Les bancs rocheux des falaises offrent en général peu de solidité. Quelques parties plus dures que le reste ont mieux résisté à l'action de la mer et forment des petites pointes en saillie sur l'alignement général de la côte. C'est entre deux de ces pointes, celles de Karouba et de la Salamandre, que se trouve le port de Mostaganem.

§ 2. RENSEIGNEMENTS HYDROGRAPHIQUES.

La côte, dans ces parages, s'étend presque en ligne droite du S. O. au N. E., sans crique ni anfractuosité prononcée pouvant offrir un abri. C'est dire qu'elle est ouverte à tous les vents compris entre l'Ouest et le N. E., qui sont précisément les plus dangereux et les plus fréquents. Toutefois la plage de Mostaganem est un peu abritée des vents du N. E. et du N. N. E. à raison de sa situation au fond de l'anse secondaire déterminée par les pointes de Karouba et de la Salamandre. Il n'en est pas moins vrai que l'exposition du port est des plus mauvaises. Les débarquements, très souvent impossibles en hiver, sont fréquemment interrompus en été. Par les

Digitized by Google

vents de N. E., les navires restent en rade; mais, aux premières apparences d'un grand vent de N. O., ils se hâtent d'aller à Arzew chercher un refuge et attendre que la grève de Mostaganem soit redevenue praticable.

La situation n'a été que faiblement améliorée par la construction d'un débarcadère en maçonnerie de 320 mètres de longueur et d'une cale de halage sur laquelle les barques de pêcheurs sont tirées et mises à l'abri.

Il n'a été fait aucune observation sur les variations du niveau de la mer sous l'action des marées, des vents ou de la pression barométrique.

La hauteur des lames pendant les tempêtes n'a jamais été l'objet de mesures précises. D'après les renseignements fournis par les pêcheurs et les marins de la localité, les lames ne dépassent pas 4 à 5 mètres de hauteur à la distance de 1 mille du rivage, et elles commencent à briser sur les fonds de 7 à 8 mètres. Leur action sur les sables qui tapissent les talus sous-marins ne s'étend pas au delà des profondeurs de 12 mètres.

Le fond est formé, jusqu'à 100 mètres de la côte, par l'argile bleuâtre qui se montre sur le flanc des falaises et qui est ici recouverte d'un tapis de sable fin parsemé de rochers. Plus au large, l'argile fait place à un rocher peu résistant, également recouvert de sable. On ne trouve pas de traces de vase.

Le fond est de bonne tenue; cependant, dans l'état actuel des choses, les navires sont exposés, comme dans toutes les rades foraines, à chasser sur leurs ancres.

Les sondages récents, comparés à ceux qui furent effectués en 1850 par le service de la Marine, accusent un faible relèvement du fond dans la partie Ouest du port qui est abritée par la jetée. Cet ouvrage joue donc le rôle d'un épi qui arrête en partie les sables dans leur mouvement général vers l'embouchure de la Macta. Mais, lorsque le port sera complété et mis à l'abri des lames de l'Ouest, toutes les chances d'ensablement disparaîtront.

Digitized by Google

§ 3. RÉGIME DES VENTS.

Le relevé des observations anémométriques faites pendant la période décennale de 1861 à 1870 a donné les résultats suivants :

	DIRECTION.							
	S.	S. O.	O.	N. O.	N.	N. E.	E.	S. E.
Nombre de jours....	2	9	101	32	63	135	11	3

Ce tableau accuse nettement la prédominance des vents du N. E. sur tous les autres. Viennent ensuite les vents de l'Ouest et du Nord. Quant aux vents de la région comprise entre le N. E. et l'Ouest en passant par le Sud, ils sont extrêmement rares.

La répartition par saison est la suivante :

	DIRECTION.							
	S.	S. O.	O.	N. O.	N.	N. E.	E.	S. E.
Été et printemps....	0	2	42	17	32	87	2	0
Automne et hiver...	2	7	59	15	31	48	9	3

C'est encore le vent de N. E. qui domine en été et au printemps. Mais pendant le reste de l'année les vents d'Ouest sont les plus fréquents.

On est amené à conclure de ces résultats que les vents régnants sur la plage de Mostaganem sont les vents compris entre le N. E. et l'Ouest, en passant par le Nord.

Les coups de vent les plus violents sont ceux du N. O. Les tempêtes commencent d'ordinaire par un vent d'Ouest qui tourne graduellement vers le Nord, et elles atteignent leur maximum de violence dans la direction du N. O.; les vagues viennent alors dans une direction O. N. O.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Les Romains connaissaient un port de *Murustaga* qui était vraisemblablement situé dans les environs de la ville actuelle et lui a donné son nom.

Sous le règne de l'empereur Gallien, l'Afrique septentrionale fut désolée par d'effroyables tremblements de terre; un grand nombre de villes du littoral furent submergées, et des sources d'eau salée jaillirent dans plusieurs endroits. Peut-être faut-il attribuer à ces catastrophes l'aspect abrupt de la côte de Mostaganem qui effectivement semble conserver les traces d'un bouleversement. En tout cas, à partir de ce moment, il n'est plus question du port de Murustaga qui dut être alors englouti par la Méditerranée avec une partie du rivage.

Les géographes arabes font mention de Mostaganem, petite ville située dans le fond d'un golfe, entourée de murailles, avec des bazars, des bains, des jardins, des moulins à eau, mais ne disent rien de précis sur la fondation de cette ville. On attribue à Youssef-ben-Tachefin, l'almoravide, la fondation de Bordj-el-Mehal, l'ancienne citadelle de Mostaganem, convertie aujourd'hui en prison. Youssef régna de 1061 à 1106. Mostaganem tomba au pouvoir des Mérinides en 1200, et l'un d'eux, Abou-Einan, fit construire la mosquée en 1342.

La ville passa en 1516 sous la domination des Turcs; elle fut alors fortifiée et agrandie par Kheir-ed-Din. De cette époque date l'importance de Mostaganem, importance qu'avait comprise le comte d'Alcaudète, gouverneur espagnol d'Oran, qui voulut s'en emparer en 1558, et n'y réussit pas.

Digitized by Google

Attirées par la fertilité du sol, de nombreuses familles maures vinrent d'Espagne se fixer sur le territoire de Mostaganem; de grandes exploitations agricoles furent entreprises; la culture du coton fut alors importée avec succès dans cette partie de l'Algérie. Les villes de Mostaganem, de Tidjdit et de Mazagran comptaient alors ensemble une population d'environ 40,000 âmes et ne tardèrent pas à devenir le centre d'un commerce florissant.

Les invasions espagnoles, les incursions des Arabes, l'incurie ou l'avidité des gouverneurs turcs paralysèrent dans la suite ce mouvement agricole et industriel, et en 1830, lors de la prise d'Alger, les habitants du territoire de Mostaganem produisaient à peine les objets nécessaires à leur consommation.

A l'époque de la conquête d'Alger, les Turcs et les Kouloughis d'Alger, de Mazagran et de Mostaganem se retirèrent dans la forteresse de cette dernière ville, au nombre d'environ 1,200, pour échapper à la vengeance des Arabes qui se montraient alors aussi acharnés contre eux que contre les Français. Pendant l'année 1832 et les six premiers mois de 1833, Mostaganem, dont les défenseurs recevaient une solde régulière de la France, ne céda point aux attaques réitérées des Arabes non plus qu'aux suggestions d'Abd-el-Kader, jusqu'au moment où, craignant de la voir tomber au pouvoir de l'ennemi, le général Desmichels s'en empara et y plaça une garnison française.

Cette nouvelle conquête devint bientôt une position importante, tant au point de vue stratégique qu'au point de vue commercial. Elle reçut de nombreux approvisionnements et devint l'entrepôt de Mascara, en même temps qu'elle commandait un vaste et riche territoire dont les communications avec Alger et Oran étaient alors impossibles.

Le trafic du port prit de suite une certaine importance : le nombre de tonnes débarquées annuellement atteignait en 1847 le chiffre de 23,000; il était venu en rade pendant la même année 468 bâtiments.

Digitized by Google

En 1865, le trafic était de 30,000 tonnes. Il s'est maintenu à peu près à ce chiffre jusqu'à l'époque actuelle.

La prospérité commerciale de Mostaganem a été fortement éprouvée par l'ouverture, en 1868, du chemin de fer d'Alger à Oran. Néanmoins, la création de nouveaux villages, le développement de la culture des céréales et de la vigne, lui ont permis de se relever lentement.

En résumé, la situation géographique de cette ville, le climat exceptionnel qui la favorise et la fertilité des terrains qui l'environnent, la destinent à voir son commerce s'accroître dans des proportions considérables, aujourd'hui surtout que sa situation de tête de ligne du chemin de fer de Tiaret va lui rendre une activité qu'elle ne connaissait plus depuis 1868 et lui ouvrir le Tell jusqu'à la limite des Hauts-Plateaux.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DESCRIPTION DU PORT.

§ 1. PHASES SUCCESSIVES DE LA CONSTRUCTION.

La navigation active des premières années de la conquête démontra rapidement les mauvaises qualités du port de Mostaganem. Il n'existait à cette époque absolument rien sur la plage de sable au milieu de laquelle débouchait l'Aïn-Sefra. Les navires mouillaient à une distance de 500 à 700 mètres du rivage, et ils appareillaient aux premières apparences de mauvais temps.

Les barques de la localité éprouvaient elles-mêmes de fréquentes avaries en se halant sur une grève étroite et parsemée de rochers.

Il était indispensable de remédier à cette situation, et, sur l'avis d'une commission nautique repoussant absolument l'idée de la création d'un établissement maritime sérieux à Mostaganem, un projet fut préparé en 1846, ne comprenant, comme ouvrage important, qu'une jetée-débarcadère de 80 mètres de longueur, courant de l'Est à l'Ouest, et s'enracinant sur une saillie rocheuse de la côte au Nord de l'embouchure de l'Aïn-Sefra.

Ce projet, approuvé le 5 mai 1847, fut rapidement exécuté. Le débarcadère fut livré au commerce dans le courant de l'année 1848, et le prix du fret, qui était à cette époque de 37 fr. 50, descendait l'année suivante à 27 fr. 50, et deux ans plus tard à 20 francs. Les relevés officiels accusant un trafic de 20,000 tonnes, l'économie réalisée s'élevait à 350,000 francs par an, dont la moitié au moins était due aux travaux d'amélioration du port.

En 1852, une risberme en béton de $2^{m},60$ de largeur fut accolée contre la face Sud de la jetée; le couronnement pavé fut élargi de 2 mètres, la longueur totale de l'ouvrage fut portée à

Digitized by Google

100 mètres, et la face Nord, la seule exposée aux tempêtes, fut défendue, ainsi que le musoir, par une ligne de blocs artificiels de 14 mètres cubes.

A la même époque, le lit de l'Aïn-Sefra fut recouvert par un aqueduc, ce qui permit d'augmenter d'un hectare environ la superficie utilisable de la plage, et les chemins d'accès du port furent empierrés.

Enfin une cale de halage destinée à faciliter la traction sur le rivage des barques et des chalands fut établie sur une longueur de 80 mètres.

En 1859, le commerce de Mostaganem ayant pris de l'extension, les habitants insistèrent auprès de l'Administration pour obtenir la construction d'un port. Les ingénieurs présentèrent à cet effet un projet de bassin dont le devis s'élevait à 2,800,000 francs.

Mais l'exécution de ce projet fut ajournée par l'Administration supérieure, et les ingénieurs furent invités à ne comprendre dans leurs propositions que les travaux d'amélioration des ouvrages existants.

Le projet dressé dans cet ordre d'idées fut approuvé en novembre 1866.

La jetée était prolongée de 65 mètres dans la direction de la partie déjà construite et devait être constituée par un massif en blocs artificiels de 15 mètres cubes.

Un quai de 5 mètres de large faisait directement suite au débarcadère ancien; il était défendu du côté du Nord par un parapet de 2 mètres de hauteur et une ligne de blocs.

Les travaux furent exécutés pendant les campagnes de 1867 et de 1868; la dépense s'éleva à la somme de 200,000 francs.

A partir de 1870 et jusqu'en 1879, de nouveaux prolongements dans la même direction E.-O. ont été successivement autorisés, et portèrent à 300 mètres la longueur totale de la jetée et à 933,000 francs la somme employée à l'établissement de cet ouvrage.

Digitized by Google

Cependant l'idée de la création d'un grand bassin n'avait pas été abandonnée. En 1873, les ingénieurs reprirent la question et présentèrent un nouveau projet.

Deux contre-projets furent présentés à la même époque par M. l'inspecteur général Legros et par l'amiral Kugrest, commandant supérieur de la marine à Alger.

Les quatre projets, y compris celui étudié en 1859, ne différaient entre eux que par l'étendue de la nappe d'eau circonscrite par les jetées. Ils comportaient tous le prolongement du débarcadère actuel sur une longueur plus ou moins grande, la construction d'une jetée du large se raccordant avec ce prolongement et d'une jetée Sud s'enracinant sur la falaise à l'Ouest du parc à fourrages.

L'Administration ne prit aucune décision à cette époque et se borna à autoriser le prolongement progressif de la jetée existante.

Mais la loi du 18 juillet 1879, en classant dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général la ligne de Mostaganem à Tiaret, ne permit pas d'ajourner plus longtemps la question du port de Mostaganem dont l'urgence devenait manifeste, et une commission nautique fut constituée à l'effet de donner son avis sur le choix à faire entre les quatre avant-projets déjà présentés.

La Commission émit l'avis qu'il y avait lieu de construire un port fermé, suivant les dispositions indiquées par M. l'inspecteur général Legros.

Un projet définitif fut dressé sur ces bases par les ingénieurs du service maritime et approuvé le 25 janvier 1882 par M. le Ministre des travaux publics. Il comprend :

1° Le prolongement de la jetée actuelle sur une longueur de 190 mètres;

2° La construction de deux nouvelles jetées : l'une dite *du Large*, d'une longueur totale de 460 mètres, dirigée sensiblement du N. E. au S. O. et raccordée avec la jetée Nord par une courbe de 150 mètres de rayon; l'autre dite *du S. O.*, de 340 mètres de longueur, enracinée au rivage et normale à la jetée du Large;

Digitized by Google

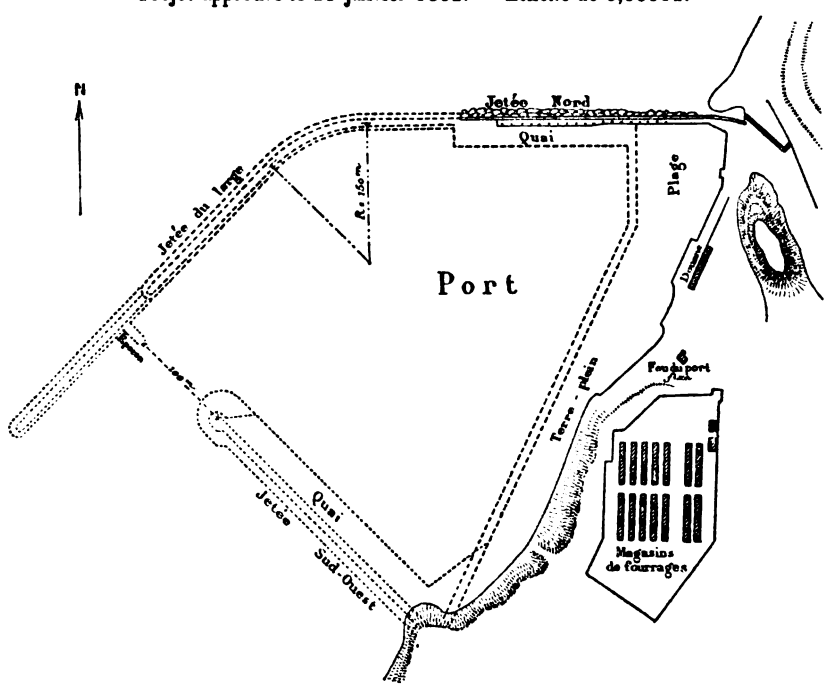
3° L'établissement d'un éperon de 30 mètres de longueur, enraciné à la jetée du Large dans la direction de la jetée du S. O., et laissant une passe de 100 mètres de largeur à la ligne d'eau;

4° Deux quais de 30 mètres de largeur : l'un de 300 mètres de longueur le long de la jetée Nord, l'autre de 200 mètres de longueur le long de la jetée S. O.;

5° Enfin, un terre-plein à créer le long du rivage par une conquête sur la mer.

La dépense de ces travaux est évaluée à 7,500,000 francs.

Projet approuvé le 25 janvier 1882. — Échelle de 0,00012.



Tels sont les ouvrages dont la construction est jugée indispensable pour la création du port de Mostaganem.

Toutefois, l'Administration supérieure a pensé qu'une partie de ces travaux pouvait être ajournée sans inconvénient, et elle a

Digitized by Google

approuvé un projet réduit ne comprenant que le prolongement de la jetée du Nord sur la longueur prévue, la construction de la jetée du Large sur une longueur de 370 mètres et l'établissement d'un quai de 200 mètres le long de la jetée du Nord.

Ces travaux de première urgence, dont la dépense est évaluée à 3 millions de francs, ont été déclarés d'utilité publique par la loi du 29 août 1885; ils vont être prochainement entrepris.

§ 2. DESCRIPTION DES OUVRAGES EXISTANTS.

Le port dans son état actuel ne comprend d'autre ouvrage à la mer qu'une jetée-débarcadère de 320 mètres de longueur, qui s'avance jusqu'aux fonds de 6 mètres, et est orientée de l'Est à l'Ouest.

La face Sud, qui est à l'abri des vents régnants du Nord, est munie, sur 250 mètres de longueur, d'un quai permettant l'accostage. La largeur disponible est de 4 mètres sur les 100 premiers mètres, et de $5^{m},50$ sur le reste. La plate-forme est établie à $1^{m},20$ au-dessus du niveau de la mer; elle est pavée en moellons de calcaire et limitée par une bordure en pierres de taille placée à $0^{m},25$ en retraite sur le parement vertical du quai. Des canons scellés de 10 mètres en 10 mètres permettent l'amarrage.

Le quai est couvert au Nord par une banquette de $1^{m},40$ de hauteur et de $4^{m},50$ de largeur moyenne, sur laquelle est posée la voie ferrée destinée au transport des blocs artificiels qui défendent la face Nord de la jetée.

La ligne des blocs de protection ne s'élève que jusqu'à fleur d'eau sur les 100 premiers mètres; sur le reste de la digue, le talus des blocs s'élève jusqu'à la banquette de protection, et il est couronné à cette hauteur par une ligne de gros blocs formant un second parapet.

Le terre-plein du port, sur lequel sont établis les bâtiments de l'Administration et les magasins du commerce, est protégé contre

Digitized by Google

la mer par un mur de défense de 400 mètres de longueur et de hauteur variable.

La jetée est éclairée par deux réverbères placés, l'un à son milieu, et l'autre à son extrémité. Sur la falaise située au Sud du port, est installé un phare du 5e ordre, à feu fixe; la lanterne est placée à la partie supérieure d'une tourelle carrée s'élevant au milieu du logement du gardien.

Le cap Ivi est signalé par un phare du 1er ordre situé sur le versant du cap, à 600 mètres de la mer. Le feu est scintillant avec éclipses de 4 en 4 secondes. La tour est octogonale avec soubassement carré; elle est située au milieu d'une cour entourée de bâtiments sur trois côtés, et ouverte du côté de la mer. Un gardien chef et deux gardiens sont chargés de l'entretien du phare.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIAUX.

Le port de Mostaganem est fréquenté surtout par des navires français, au nombre desquels les bâtiments de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie Touache, qui font un service régulier entre Oran, Mostaganem et Alger, comptent pour le chiffre le plus important. Ils apportent tous les produits industriels et manufacturés que l'Algérie consomme et ne produit pas.

Les bateaux espagnols faisant le commerce entre les ports de l'Algérie et de l'Espagne viennent fréquemment à Mostaganem embarquer les farines que fabriquent les nombreux moulins de la ville.

Enfin, quelques bâtiments norvégiens et autrichiens amènent des cargaisons importantes de bois.

Les fers, la houille, les chaux, les ciments, les tuiles sont les principales marchandises importées; le bétail, les céréales, le vin, la laine, figurent au premier rang des marchandises d'exportation.

BIBLIOGRAPHIE.

Il n'a pas été fait d'ouvrages spéciaux sur Mostaganem. Il n'est parlé de cette ville et de son histoire que dans les ouvrages généraux sur l'Algérie.

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonn^s.				tonn^s.		tonn^s.		tonn^s.
1880	Français..	22	11	33	2.136	90	5	95	35,041	1	47	139	42,634
	Étrangers.	2	3	5	1,644	1	3	4	3,313	1	453		
1881	Français..	42	12	54	2,787	88	1	89	31.689	2	47	159	38,468
	Étrangers.	9	"	9	2,114	"	4	4	1,831	"	"		
1882	Français..	56	26	82	3,719	98	12	110	42,055	1	188	223	48,061
	Étrangers.	8	22	30	2,099	"	"	"	"	"	"		
1883	Français..	28	6	34	1,407	176	15	191	98,940	"	"	237	101,391
	Étrangers.	5	3	8	755	2	1	3	265	1	24		
1884	Français..	28	5	33	1,792	137	17	154	83,574	"	"	200	89,284
	Étrangers.	9	2	11	2,816	"	2	2	1,102	"	"		
1885	Français..	18	28	46	2.280	150	13	163	97,514	"	"	225	105,584
	Étrangers.	4	4	8	1,465	4	4	8	4,325	"	"		

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonn^s.				tonn^s.		tonn^s.		tonn^s.
1880	Français..	27	5	32	2,123	93	1	94	34,650	1	47	138	42,623
	Étrangers.	3	1	4	914	6	1	7	4,889	"	"		
1881	Français..	43	12	55	2.843	87	3	90	32,127	2	47	159	38,468
	Étrangers.	2	8	10	2,172	2	"	2	1,279	"	"		
1882	Français..	63	18	81	3,777	109	2	111	42,052	"	"	223	48,061
	Étrangers.	27	4	31	3,232	"	"	"	"	"	"		
1883	Français..	28	7	35	1.619	156	38	194	99.153	"	"	237	101,391
	Étrangers.	6	2	8	619	"	"	"	"	"	"		
1884	Français..	21	11	32	1,791	124	31	155	83,899	"	"	199	89,284
	Étrangers.	6	3	9	1,501	1	2	3	2.093	"	"		
1885	Français..	39	6	45	2,202	148	16	164	97,062	"	"	224	104,703
	Étrangers.	4	4	8	1,465	6	1	7	3.974	"	"		

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.		
	PROVENANT DE PORTS		RÉUNIES.	À DESTINATION DE PORTS		RÉUNIES.
	français.	étrangers.		français.	étrangers.	
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
1880*.....	7,653	700	8,353	14,254	1,683	15,937
1881.....	11,189	1,883	13,072	7,063	220	7,283
1882.....	10,425	1,400	11,825	9,090	979	10,069
1883.....	10,083	628	10,711	3,350	88	3,438
1884.....	8,401	1,817	10,218	7,190	1,449	8,639
1885.....	7,020	1,878	8,898	14,278	5,436	19,714

* Il n'a pas été possible de recueillir des renseignements précis antérieurs à 1880.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

ANNÉES.	ARRIVAGES.			DÉPARTS.		
	VOYAGEURS.	CHEVAUX.	VOITURES.	VOYAGEURS.	CHEVAUX.	VOITURES.
1880.....	197	1	"	148	"	"
1881.....	136	1	"	64	3	"
1882.....	179	"	"	94	"	"
1883.....	285	"	"	197	"	"
1884.....	227	2	"	141	1	"
1885.....	186	"	"	120	"	"
TOTAUX.....	1,210	4	"	764	4	"

Digitized by Google

PORT DE TÉNÈS.

NOTICE PAR M. BRANLIÈRE,

CONDUCTEUR FAISANT FONCTIONS D'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

La ville de Ténès est située sur la côte Ouest du département d'Alger, à 2 milles 1/2 à l'Ouest du phare du même nom; le phare est lui-même par 0°59′39″ de longitude Ouest et 36°33′7″ de latitude Nord.

La distance qui sépare Ténès d'Alger est de 34 lieues marines, et par terre (*via* Orléansville) de 261 kilomètres.

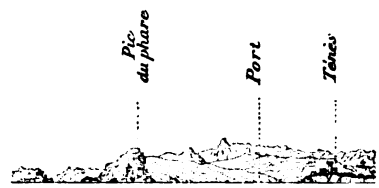
La ville a été fondée au milieu de la côte du Dahra, entre Alger et Oran, sur un plateau légèrement incliné, de 40 à 50 mètres de hauteur au-dessus de la mer; elle est bordée: au Nord, par une falaise accore qu'une plage étroite sépare de la mer; à l'Est, par une pente escarpée bordant la petite vallée de l'oued Allala, que traverse le chemin du port; au Sud, par les premiers contreforts des montagnes qui commencent de suite, à la porte de la ville; enfin, à l'Ouest, par un plateau étroit de 20 à 30 mètres d'élévation, accore sur la mer qu'il longe sur plusieurs lieues.

Un phare est construit à la pointe du cap Ténès; il est dominé immédiatement au S.E. par une arête dentelée à grands escarpements verticaux, composée, comme le massif du cap, de calcaire blanc, parfois saccharoïde, et dont le point le plus haut atteint 640 mètres d'élévation. Les sommets se couvrent de brouillards dès le matin lorsque le vent d'Est doit souffler.

Digitized by Google

Le phare est du 1er ordre, à éclipses de minute en minute et d'une portée lumineuse de 35,7 milles pour l'éclat et de 14,8 milles pour le feu fixe. Sa hauteur est de 26 mètres au-dessus du sol et de 89 mètres au-dessus des hautes mers; il a été allumé le 15 novembre 1865.

Fig. 1. — Cap Ténès au S. 67° E. à 12 milles.



Le port est situé entre la ville et le phare, à 1,800 mètres environ de la première, dans une anse ouverte aux vents de l'Ouest, du Nord et du N. E., c'est-à-dire à tous les vents dangereux; il est abrité : à l'Ouest, par la jetée S. O., l'îlot et la jetée N. O.; à l'Est, par la jetée N. E. La passe est tournée au Nord, mais couverte par un brise-lames dont la direction est E. N. E.-O. S. O.

On entre dans le port par l'Est et par l'Ouest.

Description de la côte et atterrissements. — La baie de Ténès comprend le massif rocheux du phare à son extrémité Est, les dunes qui bordent la vallée de l'oued Allala au centre, des falaises accores jusqu'à la pointe des Maïnis qui la termine à l'Ouest.

Le massif du phare est composé de calcaire très dur inattaquable par la mer; l'oued Allala charrie des vases en hiver lorsqu'il rompt sa barre; cette vase est entraînée dans les grands fonds et disparaît. Les falaises de l'Ouest, composées de grès tendres, se désagrègent et donnent des sables qui viennent s'accumuler entre l'embouchure de l'oued et la jetée S. O. du port; la plus grande largeur de la dune est aujourd'hui contre la jetée : ce qui s'explique, puisque ces sables qu'y jettent les mers d'Ouest ne sont plus ramenés par les mers d'Est, abrités qu'ils sont par la jetée elle-même.

Digitized by Google

Il résulte d'observations exactes faites depuis six ans que la ligne des sables reste sensiblement stationnaire.

Dans l'intérieur du port, dans l'angle S. O., existe une petite plage de sable qui a augmenté avec les travaux du brise-lames; il ne nous a pas été encore possible de nous rendre bien compte des causes qui produisent cet effet. Nous avons lieu de croire que, depuis que le brise-lames émerge sur une longueur importante, le courant qui s'établit dans la passe Ouest par les mers d'O. N. O., qui sont les grosses mers, suit la jetée N. E. à l'intérieur jusqu'à terre, puis le rivage, entraînant le peu de sable qui s'y trouve, et vient mourir dans l'angle S. O. du port où il dépose.

Ces dépôts ne présentent, du reste, pas d'importance jusqu'à présent. Nous suivons le mouvement et nous en étudions les causes.

Les fonds sont de vase compacte: ils varient, dans le port, de 1 mètre à terre jusqu'à 12 mètres près de la jetée N. O. La tenue en est très bonne. La passe est par 12 mètres; le brise-lames est construit sur un plan légèrement incliné de l'Est à l'Ouest : 13 mètres de profondeur au musoir Est, 17 mètres au musoir Ouest.

Une roche sous-marine existe presque au milieu du port; elle a 40 mètres de longueur sur 16 mètres de largeur. On travaille à la déraser (adjudication en date du 25 septembre 1889).

Atterrage. — Le port de Ténès, couvert par un brise-lames, présente deux passes; celle de l'Est, la plus petite, n'est aujourd'hui fréquentée que par les petits navires. Cela tient surtout à ce qu'en entrant par cette passe, on a le cap sur la roche sous-marine, et que les navires de grande longueur craignent de ne pouvoir venir assez vite sur bâbord pour l'éviter.

Les grands navires entrent donc par la passe de l'Ouest.

Le navire qui approche des côtes de Ténès reconnaît d'abord le phare du cap.

S'il vient de l'Est avec des vents battant en côte, il passe à

Digitized by Google

3 milles environ de ce phare et se dirige vers le S. S. O., de façon à dépasser le port et à revenir sur la passe Ouest par une courbe plus ou moins grande suivant l'état du vent et de la mer. Dans tous les cas, il contourne en entrant au plus près le musoir Ouest du brise-lames et celui de la jetée N. O. de façon à couper le chenal obliquement.

Si le navire vient de l'Ouest avec vent de S.O. ou d'Ouest, il entre vent arrière par le milieu de la passe, en serrant le musoir de la jetée N. O. pour pénétrer dans le port. Avec les vents du N. N. O., le navire s'élève de façon à rentrer comme précédemment en rangeant de près le musoir Ouest du brise-lames. Par les vents frais d'Est et de S. E., un voilier ne peut entrer dans le port par la passe Ouest qu'avec un remorqueur.

La passe de l'Ouest présente cet inconvénient que le navire qui veut y entrer par une grosse mer est obligé de prendre une direction sensiblement parallèle aux vagues, c'est-à-dire qu'il reçoit la mer de flanc. D'autre part, un voilier engagé dans cette passe qui est assez longue, peut manquer de vent, abrité qu'il est par le brise-lames. Il est alors obligé de mouiller et peut être drossé par les courants sur la jetée.

La passe de l'Est ne présente pas ces inconvénients. Aussi, nul doute qu'elle ne soit beaucoup plus fréquentée lorsque la roche sous-marine sera enlevée. La tenue du port est excellente. Les travaux destinés à assurer l'éclairage des passes ne sont pas faits; le projet en est préparé.

Courants. — Les courants sont insignifiants. Le courant généralement régnant est celui que l'on observe sur toute la côte de l'Algérie et qui est dû : suivant les uns, au déversement incessant des eaux de l'Océan dans la Méditerranée par le détroit de Gibraltar; suivant les autres, aux vents d'O. N. O. dont la prépondérance est incontestable. Sa direction est de l'Ouest à l'Est.

Ce courant ne parcourt qu'un tiers de mille à l'heure d'après

Digitized by Google

MM. Bérard et Lieussou; il est toujours trop faible pour entraîner le fond; il renverse à la surface par les vents violents, tout en conservant sa direction à quelques mètres de profondeur.

Tout à fait à terre, il s'établit, près des pointes, des contre-courants de directions diverses, suivant l'état et la direction de la mer.

Vents. — Les vents régnants à Ténès sont les vents du Sud, de l'Ouest et de l'Est.

Le tableau ci-après donne les résultats obtenus :

SAISONS.		N.	N. E.	E.	S. E.	S.	S. O.	O.	N. O.	TOTAUX.
1884.	Hiver	1	10	9	4	49	1	12	5	91
	Printemps	1	5	9	10	42	1	23	1	92
	Été	"	"	31	10	27	4	18	2	92
	Automne	1	14	16	8	37	2	9	4	91
	Total									366
1885.	Hiver	3	7	7	4	42	"	17	10	90
	Printemps	2	9	15	2	31	2	26	5	92
	Été	"	4	37	8	22	"	21	"	92
	Automne	"	6	9	3	41	5	20	7	91
	Total									365
1886.	Hiver	3	7	11	"	39	"	19	11	90
	Printemps	1	3	26	4	28	1	28	1	92
	Été	"	6	46	8	18	"	14	"	92
	Automne	2	8	11	5	36	1	23	5	91
	Total									365
1887.	Hiver	3	9	11	"	44	4	13	6	90
	Printemps	"	5	25	4	34	"	23	1	92
	Été	"	2	70	"	10	1	9	"	92
	Automne	2	4	14	"	32	1	37	1	91
	Total									365
	Totaux	19	99	347	70	532	23	312	59	1.461

Digitized by Google

Les vents d'Ouest passant par le Nord et le N. E., les vents d'amont, sont les vents de grosse mer et de tempête en hiver. C'est par un vent de ce genre que les jetées furent démolies en 1874. Les vents d'Est sont quelquefois d'une violence inouïe et obligent souvent les navires à doubler leurs amarres, mais la mer est calme. Ils tombent généralement le soir en passant quelquefois au Sud.

Les vents du Sud sont les moins forts.

Il n'existe que quatre années d'observations sur les vents régnants à Ténès. Ces observations ont lieu deux fois par jour : à 11 heures du matin, heure à laquelle le vent est établi, et à 6 heures du soir, heure à laquelle il tombe en temps ordinaire. Elles sont faites au port même.

Les diagrammes ci-après montrent le régime des vents moyens pour les quatre années d'observations.

En réduisant à 365, on trouve pour les vents de chaque direction les proportions suivantes :

Nord	4.8
Nord-Est	25.0
Est	87.1
Sud-Est	17.5
Sud	132 0
Sud-Ouest	5.8
Ouest	78.0
Nord-Ouest	14.8
Total	365.0

On n'a pas d'observations sur la violence des vents.

Les vents du Sud et de l'Ouest sont les vents d'hiver ou, du moins, c'est pendant cette saison qu'ils sont le plus violents, le Sud tournant presque toujours à l'Ouest.

Le vent d'Est règne au printemps et en été; il souffle souvent très grand frais, horizontalement, en rasant la surface des eaux, mer calme.

Digitized by Google

Fig. 2. Diagrammes pour chaque saison.
Échelle de 0m,0005 pour 1 jour.

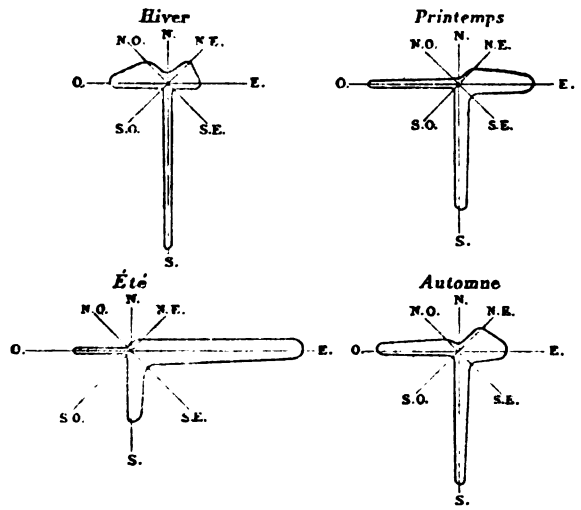
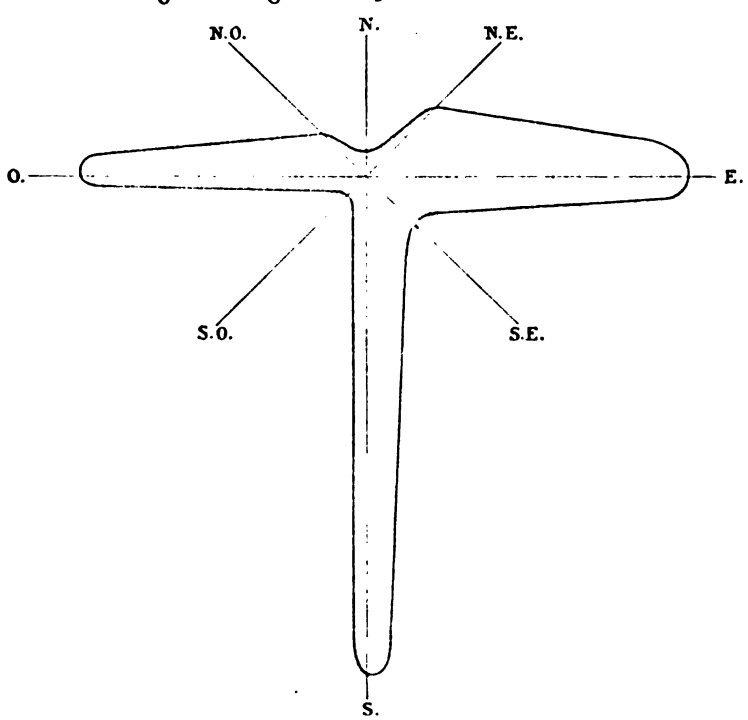


Fig. 2bis. Diagramme pour l'année entière.



IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

Le vent du Nord est très rare à Ténès et ne s'observe guère que comme passage d'un vent de N. O. à un vent de N. E.; mer toujours grosse.

Hautes mers et basses mers. — Les plus basses mers s'observent en mars; les plus hautes en septembre et octobre. La différence de niveau entre elles est de $0^m,60$ environ. Les eaux sont moyennes tout l'été.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES.

Cartenna. — « Au temps de Moïse », dit une légende recueillie par Shaw, « les gens de Ténès étaient des sorciers renommés. Le pharaon d'Égypte en aurait fait venir quelques-uns parmi les plus habiles, pour les opposer à un thaumaturge israélite qui battait les magiciens des bords du Nil. »

Sans remonter avec le voyageur anglais à ces temps fabuleux, il faut reconnaître à la ville de Ténès une origine ancienne, et tout porte à croire qu'elle fut bâtie par les Phéniciens, postérieurement, sans doute, à la fondation de Carthage, c'est-à-dire vers le huitième ou le septième siècle avant Jésus-Christ.

Les Romains l'appelèrent Cartenna, mot formé de Karth, *ville*, en phénicien, ou de Car, *cap*, en berbère, et de Tenna, nom de lieu. Cartenna, isolée par le massif du Dahra des grandes routes naturelles des invasions, n'a pas d'histoire.

Pline nous apprend que la ville de Cartenna reçut, trente ans avant notre ère, un détachement de colons tirés de la deuxième légion, licenciée par Auguste après la bataille d'Actium, comme la plus grande partie des armées romaines; on a retrouvé, en effet, les épitaphes de quelques-uns de ces soldats de la deuxième légion.

Une autre inscription plus importante, trouvée à Ténès même, prouve du reste que cette ville est bien bâtie sur l'emplacement de Cartenna; elle était gravée sur le piédestal d'une statue élevée au duumvir Caïus Fulcinius Optatus :

C.FVLCINIO MF QVIR
OPTATO ..LAM AVG. II VIR
QQ.PO..IF II VIR AVGVR

Digitized by Google

AED Q.....ORI QVI
INRVP....E BAQVA
TIVM CO..NIAM TVI
TVS EST...TIMONIO
DECRETI . ORDINIS ET
POPVLI. ARTENNITANI
ET INCOLA. PRIM. IPSI
NEC ANTE VLLI
AERE C.NLATO.

« A Caïus Fulcinius, fils de Marcus, de la tribu Quirina, surnommé Optatus, flamine augustale, duumvir, édile, questeur, lequel, dans une rupture avec les Baquates, a protégé la colonie, comme le témoigne le décret du corps municipal et de la population de Cartenna; et les habitants ont accordé cet honneur à lui le premier, et à aucun autre auparavant, par souscription. »

Fig. 3.

La colonie dut ensuite avoir à repousser bien des attaques des populations belliqueuses du Dahra; mais elle ne fut arrachée à la domination romaine qu'après le passage du comte Théodose (373).

Les Vandales ne pénétrèrent pas dans le Dahra, et, jusqu'à la conquête arabe, le pays paraît avoir formé un royaume indépendant, avec Ténès pour capitale. C'est à cette époque qu'il faudrait

Digitized by Google

faire remonter la fondation de la seconde ville de Ténès, devenue aujourd'hui le Vieux-Ténès par opposition avec la ville neuve française.

« A cette époque, nous dit M. Berbrugger, la fille du roi de Ténès se plaignit à son père de la violence des vents du N.E. qui balayaient le plateau de Cartenna, où vivait le roi berbère. Son père lui permit de se bâtir une maison, à l'abri du vent, sur le rocher du Vieux-Ténès. Sa famille et ses courtisans vinrent bâtir autour d'elle. Puis, à la suite d'un épouvantable tremblement de terre, Cartenna fut détruite, ce qui décida les survivants à imiter les autres et à se retirer au Vieux-Ténès. »

Les vents violents du N.E., le Vieux-Ténès, sur son rocher à 2 kilomètres de la mer, au bord de l'oued Allala, existent encore, et les Français les premiers ont relevé Cartenna de ses ruines.

On ne connaît presque rien de l'histoire de Ténès-la-Neuve (aujourd'hui Vieux-Ténès).

Nous citerons seulement la description d'El-Bekri parce qu'elle est encore vraie aujourd'hui.

« Ténès, ville entourée d'une forte muraille, est située à deux milles de la mer. Dans l'intérieur de la place est une colline escarpée dont le sommet est couronné par un petit château (ce château est détruit). Ténès renferme une mosquée et des bazars. La rivière Teniatin (oued Allala), qui entoure la ville du côté de l'Est et du Nord, vient des montagnes situées à un jour de marche et se décharge dans la mer. On trouve à Ténès quelques bains. Cette ville s'appelle Ténès-la-Neuve. Les habitants montrent sur le bord de la mer un château qu'ils disent être l'ancienne Ténès. »

Depuis El-Bekri (1060) jusqu'à nos jours, on ne rencontre le nom de Ténès que bien rarement.

En 1299, le sultan Abou-Yacoub-Youçof de la dynastie des Mérinides de Fez, après avoir soumis Miliana, s'empare de Ténès; mais cette ville dut échapper bientôt à la domination de ces sultans, car nous voyons que l'un deux, Abou-l'Hacen, la reprend

Digitized by Google

en 1336 ainsi que Miliana, Alger et beaucoup d'autres villes, pendant qu'il fait le fameux siège de Tlemcen, la capitale des princes Abd-el-Ouadites.

Ensuite, on ne trouve plus sur Ténès-la-Neuve qu'une description de Marmol (XVIe siècle) qui se termine ainsi : « Le cadet Barberousse prit cette ville après la mort de son aîné, et, depuis, elle a toujours été aux Turcs. »

D'après une autre tradition plus probable, Ténès a été prise en 1516 par Barberousse l'aîné qui conquit à la même époque Cherchell et Tlemcen.

Quoi qu'il en soit, « à partir de cette époque, Ténès s'éclipse définitivement, dit le capitaine Bourin dans son *Histoire des villes de l'Algérie*, et ses chroniqueurs sont obligés de sauter d'un bond à la conquête française ».

En terminant cette esquisse historique, nous ne pouvons passer sous silence la mauvaise opinion qu'ont exprimée sur Ténès tous ceux qui en ont parlé : le climat, les habitants, rien n'y est épargné.

El-Bekri (1068) cite les vers du poète Saïd-ibn-ou-Chekla, natif de Tehert (Tiaret) :

« Ténès, ville de malheur où l'on conduit ceux dont la vie doit promptement s'éteindre. Ténès est aussi fatale que le temps et le bourreau; son eau est le juge qui nous mène à la mort. Son aspect funèbre est le glaive du trépas.....

« On voit les habitants accablés par les coups de la fièvre et s'enivrant, malgré cela, depuis le matin jusqu'au soir. »

L'eau de Ténès est mauvaise et chargée de sel de magnésie; la plaine de l'oued Allala a dû être marécageuse à l'époque dont il est question, elle ne l'est plus aujourd'hui. Hâtons-nous d'ajouter que le poète était malade et qu'il est mort à Ténès.

Mais d'autres ont parlé de même, et le dernier, Ahmed-ben-Yousef, le saint de Miliana, a fait passer en proverbe les paroles qu'il prononça lors de la visite qu'il fit à Ténès il y a quatre cents ans :

Digitized by Google

« Ténès, ville bâtie sur du fumier; son eau est du sang; son air est du poison. »

Il est vrai que les Ténésiens, peu respectueux, ou désireux d'éprouver sa sainteté, avaient essayé de lui faire manger un chat; mais d'un seul mot, *sob*, mot employé pour se débarrasser des chats importuns, le marabout, qui avait reconnu la supercherie, fit fuir au galop l'animal mis à la broche, tout rôti qu'il était.

Cette victoire aurait dû lui suffire.

Aujourd'hui Ténès est une ville très saine; le plateau est toujours balayé par les vents, mais sans que cet état de choses présente de grands inconvénients. L'eau seule est toujours mauvaise.

Cartenna, port de mer. — Cartenna, à notre avis, n'a jamais été un port. La raison en est que la rade est très mauvaise et battue « par tous les vents dangereux ».

Il est vrai qu'on a cherché à tourner la difficulté en disant d'abord que la mer pénétrait, jadis, jusqu'au Vieux-Ténès, puis, que l'oued Allala avait été canalisé jusque-là; et, d'après M. le capitaine Bourin, on aurait trouvé des traces de quai sur les bords de la rivière, au pied de la forteresse arabe.

Nous n'en croyons rien par cette raison péremptoire qu'au-dessous du Vieux-Ténès l'oued Allala coule sur un seuil rocheux considérable, beaucoup plus élevé encore aujourd'hui que la mer, et qui ne pouvait que l'être davantage autrefois. Une seconde raison est que le torrent, qui parcourt pendant 4 kilomètres au-dessus du Vieux-Ténès des gorges rocheuses et éboulueuses très encaissées, roule jusqu'à 1 kilomètre en aval de la ville arabe et a toujours roulé des blocs considérables empêchant toute navigation.

La trouvaille d'une vieille carène de bateau au pied du Vieux-Ténès, lors de l'occupation française, a donné naissance à cette fable de l'oued canalisé; mais le fait peut s'expliquer de plusieurs manières : l'épave a pu simplement être traînée là par les Arabes pour en tirer le métal employé à la construction.

Digitized by Google

La vérité est que les bateaux qui venaient quelquefois à Ténès, étaient sans doute tirés en deçà de la barre de la rivière, à l'abri des coups de mer; mais il n'y a jamais eu de port à Ténès.

Aucun auteur, du reste, ne parle d'un ouvrage de ce genre, ni même de quelque chose d'analogue.

El-Bekri (1068) dit bien que les marins d'Andalousie avaient l'habitude d'aller passer l'hiver dans le port de Ténès; mais il faut entendre le mot port dans le sens de rade, comme l'entend Marmol dans sa notice, cinq siècles plus tard, lorsqu'il dit : « vis-à-vis de la ville, il y a une islette où les vaisseaux se mettent à l'abri pendant la tempête, quand ils ne peuvent demeurer au *port* », et comme les Arabes l'entendent encore aujourd'hui.

Fig. 4.

Il est bien certain que les Andalous, s'ils passaient l'hiver à Ténès, devaient tirer leurs barques à terre ou leur faire franchir simplement la barre de l'oued Allala.

Quant aux flottes romaines qui venaient ravitailler la colonie ou chercher des grains, elles devaient, comme nous avons vu de nos jours encore faire les balancelles d'Espagne, rester sur leurs

Digitized by Google

ancres devant Ténès et prendre le large au premier signe de mauvais temps.

La figure 4 représente une inscription trouvée au-dessus même du port actuel; elle paraît consacrer le souvenir d'un combat naval qui aurait eu lieu en cet endroit.

Conquête française. — Ténès ne fut occupée que douze ans après la prise d'Alger; on sait, en effet, qu'il n'était question de rien moins, pendant les premières années de la conquête, que d'abandonner l'Algérie.

C'est seulement en 1841, après dix ans d'hésitation, que le Gouvernement se décide à poursuivre résolument l'occupation de la régence d'Alger et charge le maréchal Bugeaud de mener cette entreprise à bonne fin.

Le 22 décembre, le colonel Changarnier occupe Ténès sans coup férir; il devait y passer l'hiver. N'y trouvant que des abris insuffisants et aucune ressource pour sa cavalerie, il abandonne la place.

Mais en 1843, le maréchal Bugeaud, arrêtant un plan de colonisation en même temps qu'un plan de campagne, décide l'occupation de la plaine du Chélif et la création du port de Ténès, débouché naturel de cette plaine.

Le 27 avril, le maréchal marque l'emplacement d'Orléansville; le lendemain, il part pour Ténès, ouvrant devant lui la route qui doit relier ces deux villes, et dont le tracé a été presque entièrement conservé.

Le 16 mai, 243 commerçants et industriels sollicitent des concessions pour s'établir à Ténès.

Le maréchal Bugeaud y avait laissé le colonel Cavaignac avec de nombreux travailleurs militaires.

On construit immédiatement des baraques, des puits, des fortifications, des magasins pour l'armée, des fours; on transporte des bois, on crée des jardins; on fouille les ruines romaines dont on emploie les matériaux « sans égard à leurs inscriptions et à leur

Digitized by Google

premier usage », dit M. Bérard, ancien capitaine de corvette, puis colon à Ténès; on transforme les vieilles citernes en caves, en magasins, en prisons et la ville est créée.

En 1845, un soulèvement éclate aux portes mêmes de la jeune cité; mais après deux ans de lutte dans le Dahra, le célèbre agitateur Bou-Maza est vaincu et pris, et depuis, Ténès n'a plus été inquiétée. La grande insurrection de 1871 ne gagna pas le Dahra.

Ténès prospéra relativement jusqu'en 1869; elle était, en effet, le seul point d'embarquement des céréales du Dahra et de la plaine du Chélif, et pendant la guerre de Crimée notamment, on expédia de ce port des quantités considérables de grains, de fourrages, etc. De plus, comme au temps d'El-Bekri, Ténès commerçait avec l'Espagne qui lui apportait comme aujourd'hui, de la poterie, des vins, etc., et en emportait des grains, des céréales, etc.

Mais en 1869, la création de la ligne du chemin de fer d'Alger à Oran tua le commerce de Ténès avec l'intérieur; le trafic avec l'Espagne, seul, lui est resté.

Ténès ne reprendra la vie et le mouvement qu'après la création du chemin de fer d'Orléansville.

Cette ligne, comprise d'une manière éventuelle, dès 1860 (loi du 20 juin), dans le réseau projeté, fut classée, par la loi de 1879, dans le réseau des lignes de chemin de fer d'intérêt général à construire en Algérie dans un délai de dix ans; elle reste, aujourd'hui, l'une des seules lignes classées par cette loi qui n'ait encore fait l'objet d'aucune convention.

Les communes intéressées réunissent en ce moment leurs efforts pour arriver à la construction de ce chemin de fer. La ligne serait à voie étroite.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

INDICATIONS RELATIVES AUX TRAVAUX.

Origines du port. — L'idée de créer un port à Ténès faisait certainement partie, même avant la conquête, du plan de colonisation du maréchal Bugeaud : nous n'en voulons d'autre preuve que la précision avec laquelle il a exécuté ce plan et la rapidité qu'il a mise à élever les villes d'Orléansville et de Ténès.

Cette idée, nous dirons plus, la nécessité de créer un port à Ténès, s'est du reste imposée à tous ceux qui se sont occupés de la question.

Les raisons de cette nécessité sont d'ordres divers :

D'Alger à Arzew, sur une étendue de 180 milles, la côte est inhospitalière, et il ne s'y trouve aucun point de refuge; les besoins généraux de la navigation exigeaient donc qu'un port fût créé en un point de cette longue étendue de côte. « La rade de Ténès, dit M. Lieussou, n'aurait aucune importance sous les rapports militaire et commercial, qu'elle serait encore, par sa situation centrale et ses heureuses dispositions naturelles, le seul emplacement favorable à cette création ».

Mais nous trouvons une preuve matérielle de la nécessité de ce port dans le rapport de M. l'ingénieur Giret, joint au projet de port qu'il envoyait, et où il a pu démontrer qu'en 1851, c'est-à-dire huit ans seulement après la conquête, la valeur en navires et chargements perdus dans la région depuis l'occupation atteignait 569,400 francs.

Au point de vue militaire, le port de Ténès était aussi très important, puisque c'était le seul point par où l'on pût ravitailler Orléansville et lancer sur le Dahra et la vallée du Chélif un corps de

Digitized by Google

troupes; d'autre part, on a vu que, pendant la guerre de Crimée et aussi pendant celle d'Italie, croyons-nous, le port de Ténès a été un point d'exportation important.

Il est certain que depuis la création du chemin de fer d'Alger à Oran, parallèle à la mer, cette raison militaire de la nécessité du port a perdu de sa valeur; mais il y a lieu d'observer qu'Orléansville est séparé d'Alger et d'Oran par 200 kilomètres, et, qu'en cas de guerre les communications par voie ferrée seraient immédiatement interrompues.

Restent les raisons tirées de la situation commerciale et industrielle du pays. Elles sont d'une importance capitale.

Il suffit, en effet, de jeter un coup d'œil sur la carte, pour voir que toute la partie centrale de la vallée du Chélif a pour débouché naturel le port de Ténès.

D'autre part, la région montagneuse du Dahra elle-même est un pays fertile.

Enfin, il y a autour de Ténès des mines de cuivre et de fer considérables. Nous entrerons dans plus de détails au chapitre IV : *Renseignements sur les faits économiques et commerciaux*. Mais ce simple aperçu montre combien Ténès sera un point de transit important, si les circonstances le favorisent.

Au point de vue commercial comme au point de vue militaire et à celui de la navigation, la nécessité d'un port à Ténès s'imposait donc à tous. Aussi, l'année même qui suivit la conquête, les commissions nautique et mixte s'occupèrent-elles de Ténès, et les conclusions de la Commission nautique qui fonctionna pendant un mois à Ténès (juin 1844) furent : « Si la Commission était appelée à établir un ordre de priorité dans les travaux maritimes à exécuter sur les divers points secondaires du littoral algérien, elle placerait en première ligne Cherchell et Ténès ».

La Commission nautique se composait de MM. d'Assigny, capitaine de corvette, président; Lieussou, ingénieur hydrographe; Pavini, enseigne de vaisseau; de Brettevilles, chef du génie à Ténès;

Digitized by Google

Giret, ingénieur des ponts et chaussées; et Émeric, enseigne de vaisseau, directeur du port de Ténès.

Décision de principe au sujet du port. — Trois avant-projets furent présentés au Conseil d'amirauté dès 1845.

Le premier avait été établi par M. Giret, ingénieur des ponts et chaussées à Ténès; il renfermait 14 hectares.

Le second, de 22 hectares, était celui de la Commission nautique.

Le troisième, de 9 hectares 1/2, était un contre-projet présenté par M. Bernard, inspecteur général des travaux hydrauliques.

Les conclusions du Conseil furent les suivantes :

« Que la baie de Ténès, à raison de sa situation, est naturellement indiquée pour recevoir un jour un plus grand établissement maritime.

« Qu'un seul des projets classés mérite d'être adopté; c'est celui qui a pour but l'établissement d'un port, bassin de 22 hectares de superficie. . . . . .

« Qu'en conséquence un projet définitif devrait être préparé pour un bassin de 20 à 22 hectares, dont les jetées seraient combinées de telle sorte qu'en les exécutant l'une après l'autre, on pourrait obtenir l'amélioration progressive de différentes parties du mouillage et laisser à résoudre, en dernier lieu, la question de savoir si un brise-lames devra être établi au large pour abriter l'entrée du port. »

Le Conseil d'amirauté adoptait donc le projet de la Commission nautique. Ce projet s'élevait à 8 millions de francs.

Ces conclusions furent approuvées par le Ministre de la guerre, par dépêche du 27 juillet 1845 : « J'adhère en principe, disait le duc de Dalmatie, aux idées du Conseil d'amirauté sur l'utilité de créer à Ténès un port proportionné à l'importance militaire et politique de cette position. Mais le moment est encore proba-

Digitized by Google

blement éloigné où il sera possible d'entreprendre une construction qui exigerait des dépenses considérables. Il n'y a donc pas lieu de donner, quant à présent, suite au projet adopté. »

Projet de port de M. Giret. — Le moment parut venu en 1850, et un projet définitif fut demandé à M. l'ingénieur Giret, qui avait fait partie de la Commission nautique de 1844.

Les trois projets présentés au Conseil d'amirauté en 1845 ne variaient guère que par leurs dimensions. L'emplacement choisi pour tous était le même : le point de la côte abrité par le massif d'îlots situé à 1,200 mètres à l'Est de Ténès, l'islette de Marmol, celle derrière laquelle se sont abrités de tout temps les vaisseaux qui venaient à Ténès, carthaginois, romains, andalous, espagnols et français, ceux-ci jusqu'à la construction du port.

Dès l'origine, l'idée de créer le port devant Ténès même a été rejetée. M. Lieussou, rapporteur de la Commission nautique, en donne les raisons : « On ne peut établir ce port devant la ville, par des fonds de sable mouvant, à l'embouchure d'un ruisseau (l'ouéd Allala) qui charrie des vases. Dans cette condition, il devrait être créé de toutes pièces et il serait inévitablement ensablé. »

Le projet de M. Giret, établi d'après les bases posées par la Commission nautique et approuvées en 1845 par le Conseil d'amirauté, s'appuie donc aux îlots.

Le massif des îlots offre, dans ses plus grandes dimensions, une longueur de 260 mètres dirigée Nord et Sud, et une largeur de 120 mètres, dirigée Est et Ouest. Sa plus petite distance à la terre est de 400 mètres, et sur cette longueur règne une série de hauts-fonds de 2 mètres à $2^m,50$ seulement au-dessous de l'eau.

Le port était placé à l'Est des îlots : il se composait d'une jetée reliant les îlots à la terre et prolongée au delà de ces îlots en se courbant vers l'Est; d'une jetée Est, enracinée à 660 mètres environ de la première et courant vers l'O. 7° N.; d'un brise-lames, couvrant la passe de 180 mètres de large et laissant, entre lui

Digitized by Google

et les musoirs des jetées, des passes de 100 mètres à l'Ouest et de 120 mètres à l'Est.

Ce brise-lames, à établir par des fonds de $11^{m},70$ à $14^{m},50$, devait avoir 250 mètres de longueur.

Les jetées devaient être construites sur toute leur hauteur, avec des blocs de béton de 15 mètres cubes, et leurs faces extérieures revêtues de blocs de 30 mètres cubes.

Enfin, des quais étaient projetés le long de la rive. Le port fini devait offrir une nappe d'eau de 23 hectares, dont 5 avec des profondeurs de 2 à 5 mètres, 14 avec des profondeurs de 5 à 10 mètres, et 4 avec 10 et $12^{m},80$.

La dépense était estimée à 10 millions. Mais M. Giret pensait qu'on pouvait satisfaire aux besoins du commerce de son temps en ne faisant qu'une partie des jetées, et il concluait à une dépense immédiate de 2 à 3 millions seulement.

Ce projet est celui qui a été exécuté plus tard, du moins dans ses lignes générales, mais il ne fut pas transmis à l'Administration. Le manque de ressources fit laisser la question de côté jusqu'en 1865.

Projet de port de M. Derotrie. — A la date du 12 août 1865, M. le Gouverneur général, maréchal de Mac Mahon, à la suite d'une pétition des habitants de Ténès appuyée d'un rapport des ingénieurs, prescrivit de préparer un projet complet des travaux à exécuter pour créer un port à Ténès.

« Ce projet, disait M. le Gouverneur général, dont les bases seront les mêmes que celles qui ont servi à M. Giret en 1851, embrassera l'ensemble des travaux en indiquant l'ordre d'urgence dans lequel ils devront être exécutés. »

Le projet demandé fut dressé par M. l'ingénieur Derotrie, alors en résidence à Cherchell; mais, à la date du 2 juillet 1867, M. le Gouverneur général en ordonna le remaniement, notamment parce

Digitized by Google

que la dépense à faire pour les premiers travaux, ceux destinés à créer d'abord un port de refuge, dépassait 3 millions de francs.

M. le Gouverneur général prescrivait d'ajourner le projet de brise-lames, et décidait que les jetées seraient formées avec des blocs naturels et des blocs artificiels en proportions égales, autant que faire se pourrait.

Projet de port de M. Lamairesse. Exécution. — Le projet, remanié et ramené à 3 millions de francs, fut présenté par M. l'ingénieur en chef Lamairesse le 25 décembre 1867.

Ce projet fut approuvé le 6 mars 1868 par M. le Gouverneur général sous la réserve de diverses rectifications, et le montant de la dépense totale fut fixé à 2,400,000 francs, y compris une somme à valoir de 295,376 fr. 93.

Les conférences réglementaires avec les services intéressés n'amenèrent aucun changement dans les dispositions adoptées et les travaux furent adjugés le 12 mai 1868 à M. Dessoliers, moyennant un rabais de 3 p. o/o.

Les travaux comprenaient les ouvrages prévus au projet de la Commission nautique de 1845, moins le brise-lames, dont l'ajournement avait été décidé par M. le Gouverneur général en 1867, comme nous l'avons dit plus haut. Mais les jetées étaient prévues dans des conditions plus économiques et, partant, d'une solidité moindre.

Le devis et cahier des charges de l'entreprise énumère les travaux à faire :

1° Construction de la jetée N. O. sur une longueur de 220 mètres;

2° Construction de la jetée N. E. sur une longueur de 370 mètres, à partir du point où elle s'enracine au rivage;

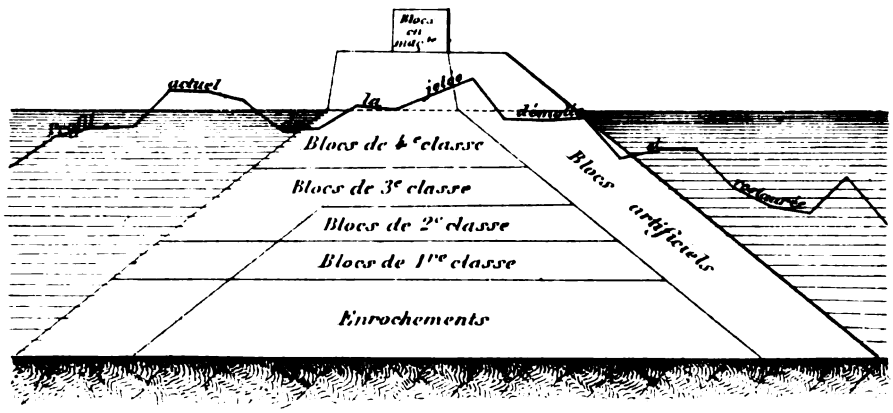
3° Construction de la jetée S. O. reliant les îlots à la terre;

4° Construction du quai Est et de son terre-plein sur une longueur de 250 mètres, et du quai Ouest sur 50 mètres;

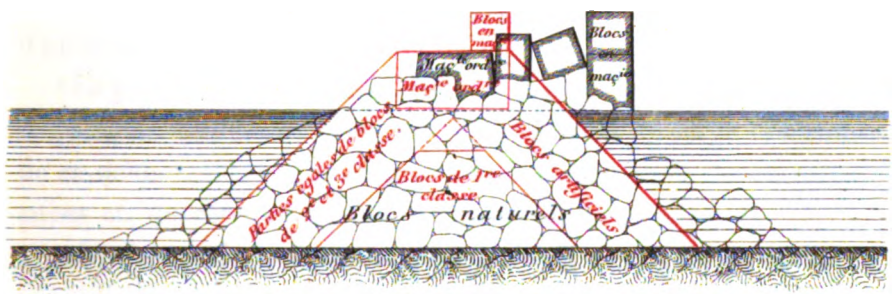
Digitized by Google

FIG. 5. PROJET APPROUVÉ LE 6 MARS 1868.

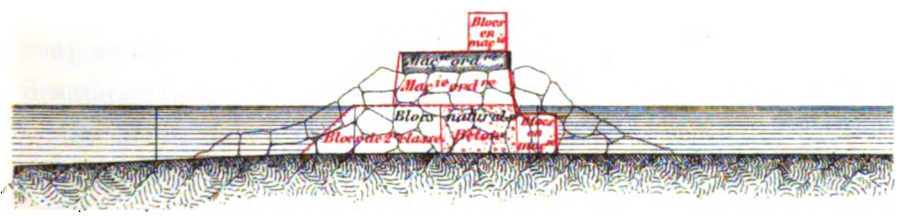
Profil de la jetée N.O.



Profil de la jetée N.E.



Profil de la jetée S.O.



Nota: *Le trait rouge indique le profil du projet.*
Le trait noir indique le profil exécuté.

Imprimerie Nationale

Digitized by Google

Digitized by Google

5° Enfin, établissement de terre-pleins pour quais provisoires et chantiers, tant aux îlots qu'à terre.

La chaux hydraulique était achetée directement par l'Administration et provenait du Teil.

Les crédits étaient pris sur une somme de 100 millions mise à la disposition du Gouvernement général de l'Algérie par la Société générale algérienne.

Quant aux travaux eux-mêmes, voici, d'après le devis, comment ils devaient être exécutés :

« La jetée N. O. sera composée, au-dessous de la flottaison, ainsi que son musoir, d'un massif d'enrochements en moellons et blocs naturels, défendu du côté du large par un revêtement de blocs artificiels.

« La jetée N. E. sera attachée à terre par un massif en béton coulé sur place, au-dessous de la flottaison, sur une longueur de 90 mètres, et qui formera l'enracinement. En avant de cet enracinement, la jetée N. E. sera composée, au-dessous de la flottaison, d'un massif de blocs artificiels.

« La jetée S. O. sera composée d'un massif en béton, de 4 mètres d'épaisseur minimum, coulé sur place du côté du large et fortifié, de ce même côté, par des rangées de blocs artificiels de 15 mètres cubes et, du côté opposé, par un massif de blocs naturels.

« Au-dessus de la flottaison, les jetées N. O., N. E. et S. O., en avant de l'enracinement, seront couronnées par des massifs en maçonnerie ordinaire hydraulique, dont les dimensions sont fixées au projet.

« Les jetées N. O., N. E. et S. O., après leur achèvement, seront surmontées de lignes de blocs en maçonnerie ordinaire hydraulique formant murs de garde. »

Ces blocs, de 15 mètres cubes pour les deux dernières jetées, devaient être de 30 mètres cubes pour la jetée N. O, et laisser entre eux un espace de $0^m,50$.

Ces divers travaux furent exécutés, mais avec des modifications

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

tendant à diminuer la dépense, et ayant naturellement pour effet de diminuer aussi la résistance des ouvrages.

Suspension des travaux. — Les jetées étaient construites, mais les quais n'étaient pas faits, lorsqu'une décision de M. le Gouverneur général, en date du 12 août 1872, basée sur le manque de fonds, ordonna «la suspension absolue et indéfinie» des travaux.

Destruction d'une partie des jetées. — En 1873, la jetée N. E. éprouva quelques avaries, et une somme de 21,665 fr. 93 fut consacrée à la remettre en état.

Mais le 7 avril 1874, une première tempête du N. O. passant par le N. E. détruisit en partie la jetée N. O. et causa de grosses avaries à la jetée N. E., sur 198 mètres de longueur. Le couronnement de la première de ces jetées fut aussitôt réparé; dépense : 58,351 francs.

Le 28 décembre de la même année, un nouveau coup de mer enleva tout ce qui avait été fait et acheva la destruction de la jetée N. E. dans la partie déjà attaquée.

Ces avaries furent attribuées aux modifications apportées aux profils des jetées en cours d'exécution, modifications faites dans un but d'économie comme il a été dit plus haut.

Ce fut l'avis de MM. les inspecteurs généraux Legros et Hardy, et ce dernier, dans son rapport de juillet 1878, conclut ainsi :

«Il importe cependant, pour la continuation des travaux, qu'on sache que, si les jetées du port de Ténès ont éprouvé de graves avaries, ce n'est ni à cause de leur tracé, ni à cause de la violence exceptionnelle de la mer en ce point de la côte, mais uniquement parce qu'elles étaient insuffisamment constituées.»

Projet de M. Billard pour la restauration des jetées. — Le 24 avril 1875, M. l'ingénieur en chef Billard présenta un projet de restauration définitive des jetées s'élevant à 950,000 francs.

Digitized by Google

Mais M. l'inspecteur général Legros proposa à ce projet des modifications assez importantes, puisqu'elles devaient ramener la dépense à 660,000 francs seulement, et, en présence d'une différence aussi grande, M. le Gouverneur général demanda à M. le Ministre des travaux publics de vouloir bien soumettre la question à l'examen du Conseil général des ponts et chaussées.

Les conclusions de M. l'inspecteur général Kolb, chargé du rapport, furent les suivantes :

1° La jetée N. O. sera restaurée dans les conditions proposées par M. l'ingénieur en chef Billard;

2° La jetée N. E. sera restaurée dans les conditions indiquées par M. l'inspecteur général Legros, en ayant soin, toutefois, de constituer le musoir et une partie de ses abris comme à la jetée N. O.;

3° L'attention de MM. les ingénieurs est appelée sur les avantages qu'il y aurait, au point de vue de l'économie, à ne pas reporter de 10 mètres vers l'extérieur l'axe de la jetée N. E.

Ces conclusions furent adoptées par le Conseil le 29 novembre 1875.

Intervention de M. le contre-amiral de Saint-André. — Aucune suite n'avait encore été donnée au projet, lorsque le contre-amiral commandant la marine à Alger, vint mettre en question l'existence même du port de Ténès, du moins à la place qu'il occupe.

Dans la session du Conseil du gouvernement de 1877, à propos des crédits à affecter au port, M. le contre-amiral de Saint-André déclara qu'en admettant qu'on réparât, de manière qu'elles fussent à l'abri de toutes dégradations ultérieures, les jetées construites de 1868 à 1872, elles ne serviraient jamais à la création ni d'un refuge, ni d'un port de commerce; qu'il valait mieux, dès lors, abandonner tout ce qui avait été fait, et construire, devant la ville de Ténès même, un nouveau port, dont il avait remis le plan à M. le Gouverneur général, lequel coûterait plus cher, il est vrai, mais constituerait un établissement maritime sérieux.

Digitized by Google

Cette déclaration, émanant de la première autorité maritime de l'Algérie, fit naturellement impression sur l'assemblée qui, tout en votant le crédit demandé, la signala à l'attention de l'Administration supérieure.

Par décision en date du 26 novembre 1877, M. le Gouverneur général de l'Algérie institua une commission chargée d'examiner s'il convenait de réparer les jetées actuelles en les complétant par un brise-lames, ainsi que le comportait le projet de la Commission nautique de 1844, ou s'il était préférable de se rallier à la proposition de M. le contre-amiral de Saint-André.

Travaux de la Commission de 1877. — La Commission eut à examiner deux projets : celui de M. le contre-amiral de Saint-André, et un projet de M. l'ingénieur en chef Lamairesse, établi en 1870.

De tout temps, les marins ont été hostiles à la construction d'un brise-lames à Ténès.

En 1844, le Conseil d'amirauté approuve le projet complet du port, et cependant on voit déjà poindre, dans les conclusions du rapport, un sentiment de doute et de méfiance au sujet du brise-lames : « on pourrait laisser à résoudre, en dernier lieu, la question de savoir si un brise-lames devra être établi ».

Plus tard, à diverses époques, on retrouve ce sentiment exprimé plus ou moins vivement, dans la correspondance des officiers de marine de tout grade et, notamment, dans celle des officiers du port de Ténès.

Sous l'influence de cette opinion, M. Lamairesse présenta, en 1870, un projet modifiant celui adopté en principe.

Ce projet consistait à supprimer le brise-lames et à « prolonger la jetée N.E. vers l'Ouest, de manière à n'avoir qu'une entrée de ce côté, un peu en amont de l'îlot. »

M. l'inspecteur général Ducos combattit le projet comme ne satisfaisant pas à la première condition d'un port de refuge, qui est d'avoir une entrée facile et accessible pour tous les navires par

Digitized by Google

tous les temps, et comme engageant l'avenir contre toute amélioration ou modification.

C'est dans ces conditions que le projet de M. Lamairesse revint devant la Commission de 1877 avec celui de M. de Saint-André.

Le projet de M. le contre-amiral de Saint-André comprenait :

1° Une jetée de 1,300 mètres de long qui, enracinée au rocher des Deux-Sœurs (l'*Îlot*), auquel aboutissent les digues S. O. et N. O. actuelles, est dirigée vers le S. 60° O. ;

2° Une seconde jetée qui, partant de la pointe de l'abattoir, gagne l'îlot voisin et s'infléchissait ensuite vers le N. O., sur une longueur de 200 mètres.

L'îlot étant à l'Est et l'abattoir à l'Ouest de Ténès, on aurait eu ainsi un port immense couvrant la ville.

La dépense eût été de 9 millions.

La question fut définitivement tranchée par la Commission de 1877 en faveur du brise-lames.

Cette commission examina le projet de la Commission nautique de 1844, celui de M. l'ingénieur en chef Lamairesse de 1870, et celui de M. le contre-amiral de Saint-André de 1877; ses conclusions furent les suivantes :

1° Continuer le port actuel;

2° Construire le brise-lames.

On lit de plus au procès-verbal :

« La Commission pense que, pour pourvoir aux besoins commerciaux, il ne faut pas faire de conquête sur la plage dans le but d'y créer des quais; il en résulterait une diminution de la nappe d'eau et la suppression de la plage naturelle; le ressac s'y développerait beaucoup plus facilement. »

Et plus loin :

« Au nombre des travaux indispensables, la Commission signale la nécessité de faire disparaître la roche qui est au milieu du port. »

Digitized by Google

Enfin, un plan fixait la longueur et l'emplacement du brise-lames.

Projet de restauration complet des jetées. — Le 28 janvier 1878, M. le Gouverneur général donna l'ordre de dresser un projet de restauration et d'achèvement du port de Ténès, conformément aux indications de la Commission, à l'exception du brise-lames.

Le projet de restauration complète des jetées N. O. et N. E. seulement fut en conséquence préparé par les ingénieurs et présenté le 12 juillet.

Projet de construction du brise-lames et de restauration provisoire des jetées. — Mais quelques jours plus tard (18 juillet), ils présentèrent aussi le projet du brise-lames, projet qui fut énergiquement appuyé par M. l'inspecteur général Pascal au Conseil des ponts et chaussées.

Après avoir fait l'historique des projets présentés à toutes les époques pour le port de Ténès, il donna l'avis suivant :

« Sur le point de savoir si le projet de M. le contre-amiral de Saint-André doit être pris en considération, je n'hésite pas à me prononcer avec la Commission de 1877 et avec M. l'inspecteur général Hardy pour la négative. Si les travaux n'étaient pas arrivés au point où ils en sont, je crois qu'il faudrait donner à ce projet un très sérieux examen... Mais, en présence de la situation actuelle, de la dépense déjà faite,... l'hésitation ne me paraît pas permise. »

« La seconde question est celle du brise-lames. Faut-il décider aujourd'hui que cet ouvrage doit être exécuté. Ici l'hésitation est encore moins permise. Le brise-lames doit être commencé sans retard et poussé avec la plus grande activité possible. Je résumerai en un mot les raisons données en faveur de cette solution : sans le brise-lames, point de port; avec le brise-lames, un port convenablement abrité.

« La troisième question est celle de l'ordre d'exécution des ouvrages.

Digitized by Google

« Je me range complètement à l'avis de M. l'inspecteur général Hardy, qui consiste à exécuter tout d'abord le brise-lames, avant la restauration complète des jetées, en ayant soin, toutefois, de prévenir les nouvelles dégradations qui pourraient survenir à ces jetées par un tapissage, au moyen de blocs artificiels, de leurs parties susceptibles d'être dégradées.

« La quatrième question est celle de l'emplacement du brise-lames. MM. les ingénieurs ont accepté celui qui a été indiqué par la Commission de 1877. M. Hardy propose de l'infléchir légèrement vers l'Est afin de rendre la passe de l'Est plus praticable.

« Tous les marins signalent la passe de l'Est comme présentant de mauvaises conditions nautiques, et quelques-uns en demandent même la suppression.

« La proposition de M. Hardy atténuant un peu ces difficultés nautiques, sans porter atteinte au calme du port, me paraît devoir être acceptée.

« En ce qui concerne la suppression de cette passe, demandée en 1870 par M. l'ingénieur en chef Lamairesse, je la regarderais comme très dangereuse. La conséquence de cette suppression serait en effet le prolongement de la jetée N.E. jusqu'à la rencontre du brise-lames, à peu près vers son milieu. Or, il résulterait de cette disposition que, pendant les tempêtes, les lames, après avoir contourné le musoir Ouest du brise-lames, seraient dirigées par la jetée N.E. prolongée, dans l'intérieur du port où elles produiraient certainement un ressac extrêmement nuisible.

« La passe Est préviendra en grande partie ce ressac, les lames dont il vient d'être parlé écoulant de ce côté la majeure partie de leur puissance.

« La cinquième question est celle des profils proposés, tant pour le brise-lames que pour la restauration des jetées. En ce qui concerne le profil du brise-lames, attendu que c'est celui que l'on suit actuellement au port d'Alger, que l'expérience paraît l'avoir sanctionné, que les mers de Ténès sont indiquées comme n'étant pas

Digitized by Google

supérieures à celles d'Alger, j'estime qu'il y a lieu de l'approuver avec les additions proposées par M. l'inspecteur général Hardy.

« En ce qui concerne le projet de restauration complète des jetées, comme je pense que cette restauration ne sera entreprise qu'après l'achèvement du brise-lames, ce qui obligera à refaire un nouveau projet, les conditions d'alors devant être toutes différentes de celles d'aujourd'hui, je crois pouvoir me dispenser de m'en occuper dans le présent rapport. »

Ces conclusions furent adoptées par le Conseil général des ponts et chaussées, le 24 octobre 1878.

La question du brise-lames était définitivement résolue de la façon la plus heureuse, l'expérience l'a prouvé, pour l'avenir du port.

Nous avons tenu à citer en entier l'avis de M. l'inspecteur général Pascal, à cause de son importance d'abord, et ensuite, parce qu'il a été suivi de tout point pour la rédaction du projet définitif du brise-lames.

Le montant de ce projet s'élevait à 2,800,000 francs. Il a été approuvé le 29 septembre 1879 par M. le Gouverneur général, et mis en adjudication le 18 novembre de la même année; l'adjudication a été tranchée en faveur de MM. Alcay et Helfferich, moyennant un rabais de 4 p. o/o.

Les travaux ont été commencés en janvier 1880 et continués suivant les crédits alloués chaque année; ils ne sont pas terminés.

Le projet comprend :

1° La construction d'un brise-lames de 400 mètres de longueur, devant la passe;

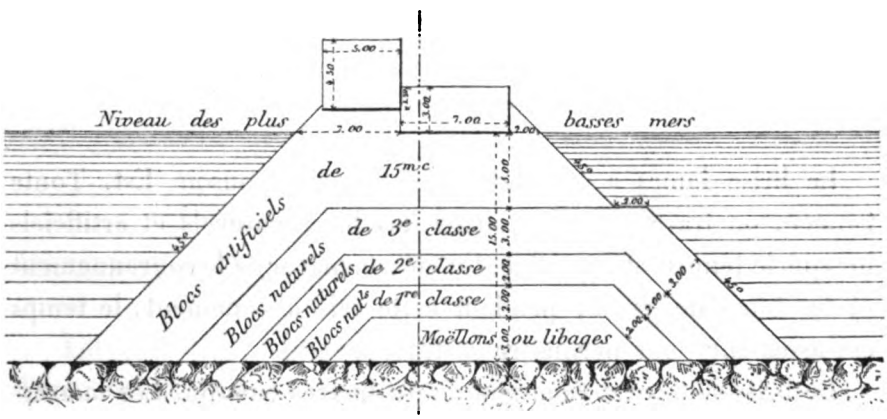
2° La défense provisoire des parties des jetées N.O. et N.E. susceptibles d'éprouver de nouvelles dégradations.

Le brise-lames se compose d'un noyau inférieur, formé de différentes catégories d'enrochements naturels superposées les unes aux autres et placées à des profondeurs croissant en raison inverse

Digitized by Google

de la grosseur des matériaux employés. Ce noyau est recouvert, du côté du large et dans sa partie supérieure, par un revêtement en blocs artificiels de 15 mètres cubes. Enfin, sur ce revêtement, s'élève à partir de la flottaison, jusqu'à 3 mètres au-dessus du niveau des plus basses eaux, un couronnement en maçonnerie de 7 mètres de largeur, défendu du côté du large par de gros blocs de garde également en maçonnerie, construits sur place les uns en dehors, les autres au-dessus de ce couronnement.

Fig. 6. — Brise-lames. Profil projeté. — Échelle de 0,002.



La défense provisoire des jetées N. O. et N. E. consiste uniquement dans la pose, par terre ou par eau, d'une rangée de blocs artificiels sur les talus extérieurs, dans les parties où ces talus sont exposés à être de nouveau attaqués par l'action des grosses mers.

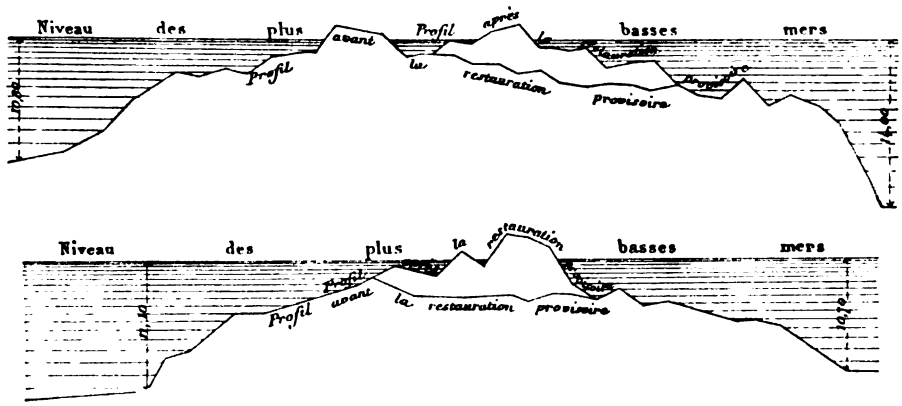
Ce travail de restauration provisoire des jetées a été le premier exécuté.

Des blocs artificiels construits à terre restaient de l'entreprise Dessoliers; d'autres avaient été faits en 1875 et en 1878, en prévision précisément de la restauration des jetées. Une partie de ces blocs furent échoués sur le talus extérieur des jetées; et, aujourd'hui ces jetées, très solidement défendues du côté du large, ne font plus aucun mouvement, et présentent, à fleur d'eau, une assiette parfaitement fixe sur laquelle on pourrait bâtir sans appréhension.

Digitized by Google

Leurs profils actuels sont, du reste, les suivants :

Fig. 7. — Restauration provisoire des jetées.



Le brise-lames a été commencé par son musoir Est. Toute l'année, on travaille à l'échouage des blocs naturels et artificiels lorsque le temps est favorable. En été, on maçonne le couronnement et les blocs de garde; pendant cette saison seulement, le temps est assez sûr pour permettre ce travail.

Le brise-lames est achevé sur 200 mètres environ. Les maçonneries du couronnement viennent d'être arrêtées à 110 mètres plus loin; à la suite, on coule les blocs encore nécessaires. Enfin, sur les derniers 20 mètres, le brise-lames émerge. On a tenu à signaler le plus tôt possible le musoir Ouest aux navigateurs, et le meilleur moyen était évidemment de le monter jusqu'au-dessus de la flottaison.

Quelques modifications ont été apportées, en cours d'exécution, au profil du brise-lames.

Tout d'abord, le talus du large, qui devait être de 45 degrés, n'a pu tenir à cette inclinaison sous l'action de la mer; il s'est adouci et présente, partout où le revêtement a subi au moins un hiver, une inclinaison peu différente de 3 de base pour 2 de hauteur.

La plate-forme a été modifiée par l'abaissement du bloc du parapet : sa face supérieure, qui devait être à 6 mètres au-dessus du

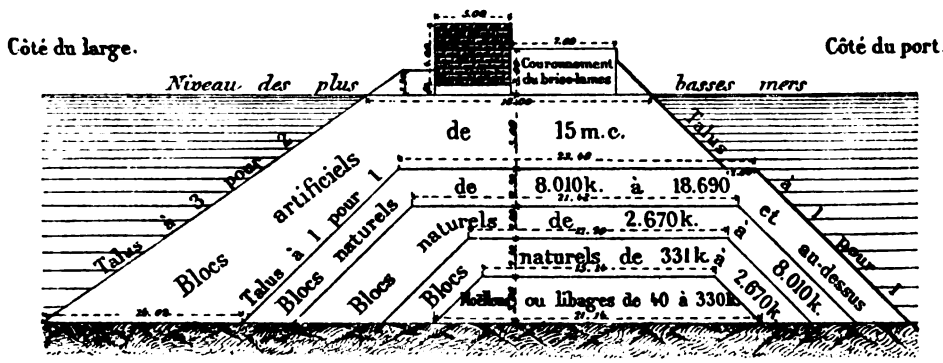
Digitized by Google

niveau de l'eau, n'est plus qu'à $4^m,50$; enfin, le revêtement en blocs artificiels a été exhaussé un peu, de manière à protéger sur $1^m,50$ environ de hauteur le parement extérieur du mur de garde.

Par suite de ces modifications, la largeur à la ligne d'eau qui devait être de 16 mètres est en réalité de 18 mètres.

Le croquis ci-après donne le détail du profil d'exécution.

Fig. 8. — Brise-lames. Profil exécuté. — Échelle de 0,002.



Tel qu'il est, le brise-lames a déjà eu une action décisive sur l'état du port. Par quelque temps que ce soit, la nappe d'eau enfermée entre les jetées est calme.

Ainsi se trouvent pleinement justifiées les propositions faites à toute époque par le service des ponts et chaussées, et les résolutions définitives prises par le Conseil général des ponts et chaussées, le 24 octobre 1878. Les appréhensions de M. le contre-amiral de Saint-André ne se sont pas réalisées, et, quant à la suppression de la passe Est, l'expérience prouve qu'elle eût été des plus fâcheuses, non seulement au point de vue du ressac qu'auraient provoqué les masses d'eau se précipitant dans une enceinte fermée, mais aussi au point de vue de la navigation elle-même.

La roche sous-marine effraye encore les bateaux de grande longueur; mais nul doute que, dès qu'elle sera enlevée, la passe de l'Est ne soit très fréquentée.

Digitized by Google

Le port est donc très bon dès aujourd'hui, et cette situation ne pourra que s'améliorer encore lorsque le brise-lames sera terminé; les passes sont d'un accès relativement facile, meilleur que dans nombre de ports importants; enfin la tenue est excellente, et nous ne connaissons pas d'exemple de bateau ayant chassé sur ses ancres. Le port, du reste, est assez étendu (24 hectares) pour suffire pendant bien longtemps à tous les besoins du commerce.

Action des coups de mer sur le brise-lames. — Le brise-lames a déjà subi de fortes tempêtes, notamment le 31 janvier 1888, et des avaries se sont produites, si l'on peut appeler avaries, l'aménagement rationnel des matériaux suivant le talus naturel qu'ils doivent avoir.

Le revêtement extérieur en blocs artificiels a été prévu et exécuté à 45 degrés; à chaque coup de mer un peu violent, les blocs du haut roulent au pied et il faut les remplacer. On arrivera à avoir ainsi, dans un temps rapproché, un talus extérieur de 3 de base pour 2 de hauteur. Mais le brise-lames n'en sera que mieux assis et plus résistant. Seulement, la dépense sera sensiblement augmentée.

Le brise-lames ne sera terminé qu'en 1891.

DÉPENSES FAITES.

De 1868 à 1872. — Entreprise Dessoliers; adjudication du 12 mai 1868, approuvée par M. le Gouverneur général le 20 mai 1868.	
Les travaux de construction des jetées ont donné lieu à une dépense de	3,334,599f 37c
Chaux hydraulique fournie par l'Administration	600,000 00
De 1872 à 1880. — Les travaux d'entretien, ceux des réparations des jetées après les coups de mer de 1874, les constructions de blocs artificiels en approvisionnements, la chaux hydraulique, la construction d'un pont sur l'oued	
A reporter	3,934,599f 37c

Digitized by Google

Report.....		3,934,599f 37c
Allala ont occasionné, pendant cette période une dépense totale de.....		438,262 56
De 1880 à ce jour. — Entreprise Alcay et Helfferich; construction d'un brise-lames devant la passe et restauration provisoire des jetées. Adjudication du 18 novembre 1879 approuvée par M. le Préfet le même jour :		
Dépenses autorisées à l'entreprise...	1,993,473f 49c	2,716,938 61
Dépenses autorisées en régie.....	723,465 12	
TOTAL pour les dépenses faites à la fin de 1888.....		7,089,800f 54c

Travaux restant à faire. — Pour terminer le port de Ténès, il reste d'importants travaux à faire. Ce sont, par ordre d'urgence :

1° Le dérasement de la roche sous-marine;

2° L'installation des feux nécessaires à l'éclairage des passes;

3° La construction de deux môles de débarquement et des quais;

4° L'achèvement des parties des jetées démolies.

Le dérasement de la roche sous-marine est commencé.

Le projet de l'installation des feux a été renvoyé à l'approbation de l'Administration supérieure.

Celui de la construction des môles (un seul suffira sans doute pendant longtemps) est en préparation.

Enfin, le projet de l'achèvement des jetées ne paraît présenter aucun caractère d'urgence; s'il était admissible de laisser dans un port des jetées inachevées, on pourrait les laisser comme elles sont, sauf une partie de la jetée N. O.

Il est bien évident du reste que, pour faire en toute connaissance de cause le projet de la restauration complète de ces jetées, il faut voir comment la mer se comportera lorsque le brise-lames sera achevé.

Enfin, nous devons classer dans les travaux restant à faire, le rechargement du talus extérieur du brise-lames en blocs artificiels,

Digitized by Google

au fur et à mesure que ceux qui sont à la flottaison roulent au pied du talus.

Il n'existe à Ténès ni moyens de chargement et de déchargement, si ce n'est un petit môle fait pour les besoins de la construction et qui sert au commerce, ni grues, ni ouvrages pour réparer les navires, ni moyens d'entretenir la profondeur, etc.

DÉPENSES RESTANT À FAIRE.

Pour l'achèvement du brise-lames, augmentation motivée par l'inclinaison que prend le talus extérieur des blocs artificiels	575,000f	00c
Restauration des jetées (d'après le projet présenté en 1878)	925,000	00
Construction de deux môles	1,200,000	00
Éclairage des passes	52,000	00
Dérasement de la roche	42,000	00
Total des dépenses restant à faire pour achever le port de Ténès	2,794,000f	00c

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

DESCRIPTION DU PORT.

Le port de Ténès se compose aujourd'hui de deux jetées laissant entre elles une passe de 164 mètres, couverte par un brise-lames de 400 mètres de longueur.

La jetée de l'Ouest prend plus particulièrement le nom de jetée Sud-Ouest, dans la partie qui relie l'Îlot à la terre, et de jetée Nord-Ouest, dans la partie qui part de l'Îlot en se dirigeant vers l'Est. Le couronnement de cette dernière n'existe pas. La jetée de l'Est s'appelle jetée Nord-Est. Son couronnement a été également enlevé sur 190 mètres, à son extrémité.

La surface abritée est de 24 hectares : par des fonds de 2 à 9 mètres, dans la moitié du port qui touche au rivage; de 9 à 12 mètres, dans l'autre moitié.

Le fond, de sable vaseux, est d'une tenue excellente.

La roche sous-marine du milieu du port, dont les dimensions sont 40 mètres sur 16, est arasée par 5 mètres d'eau; on travaille à son dérasement.

La passe entre les extrémités des jetées offre une profondeur d'eau de 12 mètres. Elle est couverte par le brise-lames.

Le brise-lames a une direction E. N. E. – O. S. O. ; il laisse dans l'Est une passe de 120 mètres de largeur, par 12 mètres d'eau, et dans l'Ouest, une passe de 200 mètres, avec 15 et 17 mètres d'eau. Il est achevé sur 200 mètres de longueur; sur 110 mètres, à la suite, le couronnement est fait, et il ne reste à construire que les blocs de garde. Sur les 30 mètres qui suivent, la couche des blocs artificiels est presque achevée. Enfin, les 40 derniers mètres sont par 5 mètres d'eau. Le musoir Ouest, dont l'empattement est très avancé, émerge, comme nous l'avons dit plus haut.

Digitized by Google

Les autres travaux ne sont pas faits; il existe bien à terre, le long du rivage, des terre-pleins élevés de 3 mètres environ au-dessus des basses mers; mais ils sont entièrement occupés pour les besoins des travaux; le petit môle dont nous avons parlé, seul, est utilisé par le commerce.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

Le port de Ténès est un port de refuge et un port de commerce.

Un port de refuge, parce que d'Alger à Arzew, sur 180 milles de longueur, la côte inhospitalière ne présente aucun abri pour les navires.

Un port de commerce, par sa situation géographique, au seuil de territoires fertiles et de massifs montagneux renfermant des richesses métallurgiques considérables.

Ténès est en effet le débouché naturel de toute la partie centrale de l'immense plaine du Chélif, dans un rayon de 75 kilomètres environ autour d'Orléansville. Cette plaine produit des quantités considérables de grains de qualité supérieure; de plus, des systèmes d'irrigation, créés à grands frais par l'État, permettront d'y donner un développement très grand à la culture intensive, dès que cette culture sera assurée de moyens de transports plus courts et, partant, moins coûteux. Orléansville est du reste, dès à présent, une ville importante, et de nombreux villages se sont créés et se créent encore aujourd'hui aux alentours.

La vallée du Chélif suffirait donc à donner déjà au port de Ténès un transit important. Mais toute la région du Dahra est aussi un pays fertile et elle renferme d'énormes richesses métallurgiques.

« Ténès, écrivait en 1856 M. Ville, ingénieur en chef des mines, est le centre d'un district remarquable par les nombreux gîtes cuprifères qu'on a signalés jusqu'à ce jour.

« Ces gîtes ont donné lieu à diverses concessions et à des permis de recherches; les concessions sont : 1° la concession de la mine de cuivre, fer et plomb de l'oued Allala; 2° la concession de la mine

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

de cuivre, fer et plomb de l'oued Tafilès; 3° la concession de la mine de cuivre, fer et plomb du cap Ténès. »

Les travaux de recherches et d'exploitation sont abandonnés aujourd'hui; mais nul doute qu'ils ne soient repris dès qu'une communication rapide sera assurée.

La prospérité du port de Ténès, dans un avenir plus ou moins éloigné, est donc certaine; elle dépend entièrement de la création du chemin de fer qui doit le relier à Orléansville.

Nous avons vu qu'avant 1869 Ténès était le centre d'un commerce déjà important : la route qui le reliait à Orléansville n'avait en effet que 56 kilomètres, tandis que d'Orléansville aux ports les plus prochains il y avait plus de 200 kilomètres; la construction du chemin de fer d'Alger à Oran est venue arrêter cet essor. Les produits du Chélif ont été dirigés par la voie la plus rapide sur les ports d'Alger et d'Oran; la dépréciation sur les produits métallurgiques a fait le reste.

La création du chemin de fer d'Orléansville, rétablissant les anciennes conditions de distance, redonnera la vie et le mouvement à Ténès.

Ce chemin de fer a été classé par la loi de 1879 dans le réseau des lignes de chemin de fer d'intérêt général à construire en Algérie dans un délai de dix ans.

Il n'a encore fait l'objet d'aucune convention.

En l'état actuel, le port de Ténès commerce avec l'Espagne et Alger.

Les principales marchandises importées sont : les pommes de terre, les fruits secs ou tapés, les matériaux, les vins, les eaux-de-vie, la poterie, la vannerie, les cordages.

Les principales marchandises exportées sont : les poissons de mer (deux sardineries sont établies à Ténès), les grains (du Dahra et des villages voisins), les farines de froment, les légumes secs et leurs farines, les graines à ensemencer, le son.

Digitized by Google

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Chenal entre les jetées..	Largeur à l'entrée.....	161m 68
	Profondeur d'eau en morte eau ordinaire.....	11 et 12 mètres.
Superficie affectée au séjour des navires.....		24 hectares.
Longueur totale des quais.....		41 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais.....		670 mètres carrés.

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonneaux.				tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1880	Français..	59	14	73	2,953	46	»	46	14,964	1	89	134	18,515
	Étrangers.	12	1	13	484	»	»	»	»	1	25		
1881	Français..	52	2	54	1,896	42	»	42	14,644	8	455	117	17,361
	Étrangers.	10	»	10	271	»	»	»	»	3	95		
1882	Français..	43	8	51	2,354	48	»	48	19,009	5	202	222	25,673
	Étrangers.	43	69	112	3,918	»	»	»	»	6	190		
1883	Français..	37	5	42	2,197	124	11	135	77,922	6	307	242	83,451
	Étrangers.	35	22	57	2,955	»	»	»	»	2	70		
1884	Français..	33	7	40	1,490	104	11	115	62,306	7	296	201	66,430
	Étrangers.	22	13	35	1,740	1	»	1	497	3	101		
1885	Français..	21	5	26	1,010	67	19	86	16,960	4	280	149	20,543
	Étrangers.	18	12	30	868	1	1	2	1,386	1	39		
1886	Français..	16	7	23	996	39	22	61	8,673	5	154	161	12,734
	Étrangers.	29	36	65	2,664	»	»	»	»	7	247		
1887	Français..	11	1	12	471	59	11	70	8,369	7	350	131	11,153
	Étrangers.	26	9	35	1,708	»	»	»	»	7	255		

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonneaux.				tonneaux.		tonneaux.		tonneaux.
1880	Français..	56	19	75	3,167	46	»	46	14,964	1	89	136	18,587
	Étrangers.	7	6	13	342	»	»	»	»	1	25		
1881	Français..	39	14	53	1,876	42	»	42	14,644	8	455	115	17,321
	Étrangers.	4	5	9	251	»	»	»	»	3	95		
1882	Français..	38	14	52	2,372	48	»	48	19,009	5	202	220	25,616
	Étrangers.	99	10	109	3,843	»	»	»	»	6	190		
1883	Français..	36	4	40	1,444	97	39	136	78,644	6	307	245	83,518
	Étrangers.	55	6	61	3,053	»	»	»	»	2	70		
1884	Français..	36	5	41	1,628	84	29	113	61,776	7	296	198	65,811
	Étrangers.	30	2	32	1,393	1	1	2	617	3	101		
1885	Français..	17	6	23	908	58	31	89	17,434	4	280	149	21,089
	Étrangers.	29	1	30	1,042	2	»	2	1,386	1	39		
1886	Français..	12	11	23	1,019	36	25	61	8,673	5	154	158	12,418
	Étrangers.	53	9	62	2,325	»	»	»	»	7	247		
1887	Français..	8	5	13	479	49	21	70	8,869	7	350	136	11.533
	Étrangers.	33	6	39	2,080	»	»	»	»	7	255		

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

ANNÉES.	IMPORTATIONS provenant DE PORTS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	EXPORTATIONS à destination DE PORTS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.
	tonnes.	tonnes.
1880	2,571	5,268
1881	1,988	2,286
1882	3,967	4,991
1883	4,019	4,965
1884	4,791	4,283
1885	5,066	5,092
1886	4,035	6,115
1887	4,047	5,823

DROITS DE DOUANES.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	TAXE DES SELS.
	fr. c.		fr. c.	fr. c.	
1880	2,019 81	"	152 76	146 96	"
1881	2,941 47	"	125 97	144 25	"
1882	3,663 09	"	190 83	279 29	"
1883	3,814 23	"	548 61	306 42	"
1884	2,743 01	"	362 24	296 37	"
1885	3,123 15	"	222 71	182 98	"
1886	2,769 75	"	365 35	335 99	"
1887	2,707 55	"	177 90	182 61	"

Digitized by Google

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

	ARRIVAGES. — voyageurs.	DÉPARTS. — voyageurs.
1880	433	324
1881	235	302
1882	241	307
1883	553	746
1884	494	456
1885	529	486
1886	466	346
1887	495	424

BIBLIOGRAPHIE.

Bérard, capitaine de corvette. Description nautique des côtes de l'Algérie.

Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine. Étude sur les ports de l'Algérie.

Ibn-Khaldoun, traduction par M. le baron de Slane, interprète principal de l'armée d'Afrique. Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale.

Le capitaine E. Bourin. Les villes de l'Algérie, Ténès (*Cartennæ*).

Ville, ingénieur en chef des mines. Notice minéralogique sur les provinces d'Oran et d'Alger.

Archives de l'arrondissement d'Orléansville.

Digitized by Google

Digitized by Google

PORT DE CHERCHELL.

NOTICE PAR M. MEUNIER,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

§ 1er. SITUATION GÉNÉRALE.

Le port de Cherchell est sensiblement à égale distance d'Alger et de Ténès, un peu au Sud d'une ligne joignant le cap Ténès à la pointe du Chenoua. Entre ces deux points, la côte court de l'O. 10° S., à l'E. 10° N.; elle est bordée parallèlement par la chaîne du Dahra et les montagnes des Beni-Menasser et ne présente que des inflexions trop peu prononcées pour offrir un abri aux navires; on y trouve seulement quelques petites criques accessibles à des embarcations de faible tonnage.

La ville de Cherchell est située sur le bord d'une baie légèrement abritée des vents d'Est et d'Ouest par deux pointes un peu saillantes, la presqu'île de Joinville et la pointe Zizirin.

A l'Ouest, et près de Cherchell, les petits fonds de roche vont assez loin au large : à 1,200 mètres à l'Ouest de la presqu'île de Cherchell, on trouve encore un plateau rocheux de 10 à 11 mètres de fond.

La pointe Zizirin, ou des Moulins, est une presqu'île d'une vingtaine de mètres de hauteur, reliée au continent par une langue étroite de terre formant dans l'Est une crique de débarquement bien abritée des vents d'Ouest.

Digitized by Google

§ 2. ATTERRAGES.

La position de Cherchell est facile à reconnaître du large : de quelque direction que l'on vienne, on aperçoit le massif avancé du Chenoua, haut de 900 mètres et visible de 20 lieues. La grande chaîne de la Mouzaïa et la profonde coupure formée par les gorges de la Chiffa sont également visibles du large et constituent d'excellents points de reconnaissance.

Deux phares du 1er ordre situés, l'un au cap Ténès, l'autre au cap Caxine, assurent la reconnaissance de cette partie de la côte pendant la nuit. L'éclairage est complété, entre ces deux phares de grand atterrage, par les phares de Cherchell et de Tipaza.

Le phare de Cherchell est construit à 37 mètres de hauteur, au centre de la presqu'île de Joinville. C'est un phare du 3e ordre, à feu fixe blanc, visible à 16,4 milles pour un état moyen de l'atmosphère; ses coordonnées géographiques sont : 0° 8′ 50″ longitude Ouest, 36° 36′ 50″ latitude Nord.

Les navires peuvent mouiller, en été, à 2 ou 3 encablures entre le N. N. E. et le N. N. O. du phare, par 15 à 20 mètres de fond de sable et de roche; en hiver, on ne doit s'arrêter à ce mouillage qu'à la condition de se tenir prêt à prendre le large aux premiers signes de mauvais temps; le mouillage est en effet complètement ouvert et la mer y devient grosse très rapidement.

Le port est un bassin creusé en arrière de la presqu'île de Joinville; l'entrée, ouverte dans le N. E., est abritée par une jetée portant le nom de jetée Joinville; le bassin n'est accessible qu'aux navires d'un tirant d'eau inférieur à 4 mètres. L'entrée et la sortie sont rendues difficiles par une ligne de brisants qui bordent la côte à petite distance de la passe; elles deviennent à peu près impossibles quand le vent du large souffle un peu fort. Deux feux de port marquent l'extrémité de la jetée Joinville et l'entrée de la passe.

§ 3. COURANTS, VENTS, CLIMAT.

Le courant général de l'Ouest à l'Est, n'étant pas influencé par les

Digitized by Google

faibles saillies de la côte, porte ordinairement vers l'Est aux abords de Cherchell.

Le régime des vents locaux ne paraît pas avoir fait l'objet d'observations suivies; les indications générales données à ce sujet montrent que le régime des vents est le même à Cherchell que sur la partie Ouest de la côte de l'Algérie : les vents régnants sont, en été, ceux du N. E.; en hiver, ceux du N. O.

La brise du large, qui s'élève régulièrement chaque jour pendant la belle saison, tempère les chaleurs de l'été; les montagnes qui dominent Cherchell au Sud abritent la ville contre le vent chaud du Sud, aussi le climat y est-il généralement fort agréable.

§ 4. VILLE DE CHERCHELL.

Communications. Population. — La ville de Cherchell est située au pied d'une chaîne de collines parallèle à la côte; la crête, élevée de 210 à 220 mètres, n'est qu'à 1 kilomètre et demi environ du rivage; deux contreforts se prolongeant jusqu'à la mer, à l'Est et à l'Ouest, complètent l'enceinte naturelle qui limite le territoire de Cherchell.

La ville actuelle n'occupe qu'une faible partie de ce territoire; elle est entourée d'une enceinte fortifiée percée de trois portes par lesquelles pénètrent les trois routes qui desservent Cherchell.

La plus importante est la route d'Alger : elle passe au village de Zurich, franchit le seuil peu élevé qui relie les montagnes des Beni-Menasser au massif du Chenoua et entre, par Marengo, dans la plaine de la Mitidja où elle rejoint, à la station d'El-Affroun, la ligne du chemin de fer d'Alger à Oran.

La route de l'Ouest doit prochainement relier Cherchell à Ténès; mais elle n'est encore accessible aux voitures que jusqu'au village de Villebourg; elle dessert plusieurs villages élevés sur les ruines ou près des ruines des établissements des Romains sur cette partie du rivage; la culture de la vigne réussit bien dans cette région et paraît devoir assurer le succès de la colonisation.

Vers le Sud, Cherchell est relié directement à Miliana par une

Digitized by Google

route traversant le pays montagneux des Beni-Menasser; cette route présente des pentes excessives et n'est presque plus fréquentée aujourd'hui.

La ville a été entièrement rebâtie depuis l'occupation française; les constructions arabes ont disparu, sauf l'ancienne mosquée transformée en hôpital, et ont été remplacées par des maisons d'habitation ne présentant aucune particularité.

Les ruines des monuments romains, longtemps exploitées comme carrières, sont encore assez importantes pour témoigner de la grandeur et du luxe de l'ancienne capitale de la Mauritanie[1]. Les citernes romaines, restaurées par les Français, sont encore utilisées aujourd'hui pour emmagasiner les eaux captées au pied de la chaîne des collines dominant Cherchell.

La population totale, d'après le dénombrement de 1886, est de 8,131 habitants, savoir :

Population municipale :	
1° Français d'origine ou naturalisés	1,362
2° Israélites naturalisés par le décret du 24 octobre 1870 ou nés d'Israélites naturalisés	37
3° Sujets français (Arabes, Kabyles, Mzabites)	5,851
4° Nationalités diverses	715
TOTAL	7,965
Population comptée à part conformément à l'article 2 du décret du 5 avril 1886	166
TOTAL GÉNÉRAL	8,131
La population agglomérée n'est que de	3,341

[1] Les plus intéressantes à visiter aujourd'hui sont celles du palais des Thermes, à l'Ouest de la ville; on procède depuis peu à des fouilles régulières qui ont mis au jour des mosaïques bien conservées et des statues retrouvées au milieu des débris recouvrant le sol sur plusieurs mètres de hauteur. L'hippodrome, le théâtre et le cirque sont encore très nettement indiqués par la forme du terrain sous lequel les constructions ont disparu. Il faut mentionner aussi plusieurs aqueducs qui amenaient autrefois à Cherchell les eaux dérivées dans la vallée de l'oued el Hachem.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES.

§ 1er. OCCUPATION ROMAINE.

La fondation de Cherchell remonte très probablement à l'époque du développement de la puissance de Carthage : elle portait alors le nom de Iol.

Elle devint, un siècle environ avant l'ère chrétienne (en —105), la capitale du royaume formé par les Romains, sous l'autorité de Bocchus, roi de Mauritanie, après la défaite de Jugurtha. Ce royaume, qui s'étendait jusqu'à Bougie, divisé entre les fils et les petits-fils de Bocchus, ne fut reformé que sous Bocchus III, qui reçut l'investiture d'Octave et mourut à Iol, sa capitale.

Les Mauritanies restèrent sous l'autorité directe d'Octave, qui fonda plusieurs colonies dans la région voisine de la côte, jusqu'au jour où, devenu empereur, il crut devoir donner aux habitants du Nord de l'Afrique un souverain de leur race, sans doute pour faciliter l'assimilation des indigènes et préparer leur réunion définitive à l'Empire. Son choix se porta sur Juba, fils de l'ancien roi de Numidie. Amené à Rome après la défaite de son père, Juba s'y était façonné aux mœurs romaines et y avait pris le goût des lettres et des arts. Le royaume constitué sous son autorité à l'Ouest de l'Ampsaga (oued el Kébir, province de Constantine), reçut Iol pour capitale.

La ville fut, sinon rebâtie, du moins tellement augmentée, que Strabon en parle comme si Juba II en eût été le véritable fondateur; peut-être faut-il attribuer à son règne la construction du port romain.

Il est certain que Juba embellit sa capitale de superbes monu-

Digitized by Google

ments et en fit une des villes les plus luxueuses du Nord de l'Afrique : il changea son nom en celui de Césaréa, en l'honneur d'Auguste : « *Iol ad mare, aliquando ignobilis, nunc, quia Jubæ regia fuit et quod Cæsarea vocitatur, illustris.* » (Pomponius Mela. Description de l'Afrique, la Numidie.)

Juba vécut presque constamment à Césaréa et y mourut en l'an 23 de l'ère chrétienne, après un règne de quarante ans; il fut enseveli non loin de sa capitale, dans un mausolée élevé à l'Est de Césaréa pour servir de sépulture à la famille royale. Ce monument, signalé par Pomponius Mela qui l'appelle « *Monumentum commune regiæ gentis* », a reçu aussi les restes de la femme de Juba II, Cléopâtre Séléné, fille d'Antoine et de la fameuse Cléopâtre.

Ptolémée, fils de Juba, succéda à son père, mais il était loin d'avoir ses hautes qualités. Enfermé dans ses palais, il s'adonna au luxe et aux plaisirs, abandonnant à ses favoris la direction des affaires. Attiré à Rome par Caligula, il y fut assassiné par ordre de l'empereur. La Mauritanie ne put être cependant définitivement réunie à l'Empire qu'après de nouvelles campagnes contre les Maures, soulevés par l'affranchi Edemon, pour venger la mort tragique du roi de Mauritanie.

L'empereur Claude partagea le royaume de Ptolémée en deux provinces séparées par la Mulucha (la Macta) : la Mauritanie Tingitane à l'Ouest, et la Mauritanie Césarienne à l'Est, avec Césaréa pour capitale (42 ou 43 ans après Jésus-Christ); c'est encore l'empereur Claude qui accorda à Césaréa le droit de colonie.

Pendant près de trois siècles, la civilisation romaine put se développer dans les provinces du Nord de l'Afrique, bien que la tranquillité y ait été troublée à plusieurs reprises, soit par les insurrections des Maures, soit par les gouverneurs eux-mêmes qui, souvent, prenaient part aux luttes entre les divers compétiteurs à l'Empire romain.

Le christianisme s'était rapidement développé en Afrique, et dans aucune région du monde ancien il ne fut plus florissant.

Digitized by Google

Césaréa était la métropole de la Mauritanie Césarienne; comme les autres parties de l'Afrique, cette ville fut ensanglantée par les persécutions et les guerres civiles qu'engendra le schisme des Donatistes.

En 372, Firmus, l'un des plus puissants chefs Maures, profitant de l'indignation causée par la tyrannie du comte Romanus, soulève la population qui, de toutes parts, inquiète les colonies romaines et harcèle les garnisons. Il bat Romanus, assiège et prend Césaréa malgré la muraille qui vient d'être élevée à la hâte, et la livre au pillage et à l'incendie.

Le comte Théodose, qui venait de donner en Gaule et en Bretagne la preuve de ses hautes qualités, tant comme administrateur que comme général, est envoyé en Afrique. Après une première victoire, il reprend Césaréa, y laisse deux légions pour défendre et relever la ville, et rétablit dans leurs fonctions les divers magistrats expulsés par la révolte.

Quelques années plus tard, pendant la minorité d'Honorius, Gildon, gouverneur nommé par Théodose le Grand, essaye de se rendre indépendant et écrase la colonie sous une épouvantable tyrannie; une nouvelle guerre est nécessaire pour rétablir l'autorité de l'empereur.

Une période de tranquillité de trente ans à peine sépare la répression de ce soulèvement de l'invasion vandale.

§ 2. INVASION VANDALE.

En 429, Genséric, appelé par Boniface, gouverneur de l'Afrique, malgré les exhortations de saint Augustin, évêque d'Hippone, traverse le détroit de Gadès (détroit de Gibraltar); les tribus du Sud et les Maures attirés par l'espoir du pillage, les Donatistes désireux de former une église distincte, se joignent aux Vandales. Les Mauritanies sont envahies; Césaréa est saccagée et pillée.

Boniface tente en vain d'arrêter les Barbares qu'il a appelés : il est refoulé sur tous les points; après les Mauritanies, la Numidie

Digitized by Google

est bientôt couverte de ruines; Boniface meurt, rien n'arrête plus Genséric : en 439 il prend Carthage, et devient maître de toute l'Afrique septentrionale. Après plusieurs vaines tentatives pour reconquérir l'Afrique, Zénon, reconnaissant l'inutilité de ses efforts, traite avec Genséric et reconnaît le royaume que les Barbares viennent de créer (476).

Sous les successeurs de Genséric, les Vandales, amollis par la douceur du climat, s'abandonnèrent au luxe et à l'indolence, et devinrent impuissants à maîtriser les tribus sauvages que Genséric avait dominées.

L'expédition de Bélisaire, envoyé par Justinien en 533, mit un terme à ces luttes et fit succéder la domination gréco-byzantine à la domination vandale en Afrique; l'occupation de Césaréa par Jean, un des lieutenants de Bélisaire, marqua le début de cette expédition.

L'Afrique fut alors divisée en sept provinces, et quatre grands commandements militaires y furent constitués. Césaréa devint le siège de l'un d'eux et reçut une garnison romaine.

Le départ de Bélisaire est le signal d'un nouveau soulèvement des Maures et des Gétules qui ne supportent pas plus aisément le pouvoir des Gréco-Byzantins que celui des précédents possesseurs de l'Afrique; la Mauritanie Césarienne reste tributaire des Maures malgré une victoire de Salamon, successeur de Bélisaire. Les Maures interceptent et occupent tout le pays, sauf Ceuta et Césaréa où les Byzantins ne peuvent se rendre que par mer. (Procope.)

Les périodes de calme ou de guerre se succèdent ainsi en Afrique, suivant l'habileté ou l'incapacité des gouverneurs. Vers 565, Gasmul, roi des Maures, s'empare de Césaréa et s'y établit, mais il est tué lui-même en combat singulier par Germadius, vice-roi d'Afrique.

Plus tard, Héraclius croit pouvoir compter sur la tranquillité du pays et en tire des renforts considérables pour l'aider dans la guerre qu'il soutient contre les Perses; de nouveaux ennemis, les

Digitized by Google

Goths d'Espagne, profitent de cet affaiblissement pour envahir l'Afrique à leur tour; sous la conduite de Suinthilas, ils traversent le détroit et s'emparent de plusieurs villes de la Césarienne. Césaréa, défendue par une solide enceinte, fit une résistance longue et acharnée, dont ses monuments et ses environs eurent fort à souffrir; elle finit cependant par tomber au pouvoir des Goths.

§ 3. INVASION ARABE ET OCCUPATION TURQUE.

Au siècle suivant, c'est de l'Orient qu'arrivent les envahisseurs : les Arabes, après avoir soumis l'Égypte, fondent sur l'Afrique et la soumettent à son tour malgré la résistance que leur opposent les Berbères toujours jaloux de toute domination. Puis, peu à peu, les races se mêlent, les religions se confondent et, pendant plusieurs siècles, l'histoire d'Afrique est remplie des récits des luttes entre les factions et les tribus qui se disputent le pouvoir.

Césaréa, plusieurs fois saccagée, souvent prise et reprise depuis l'époque de sa splendeur, n'était sans doute plus qu'un village peu important : pendant la durée de l'Empire romain, elle dut sa prospérité à sa situation de ville maritime et à la facilité de ses relations avec Rome; mais, sous la domination arabe, c'est dans le Sud, et non sur les rivages de la mer, que se déplacent et guerroient les tribus arabes; les villes où se développe la civilisation arabe sont généralement loin de la côte.

Edrissi parle de Cherchell comme d'une ville de «peu d'étendue, mais peuplée et arrosée par des eaux courantes, produisant beaucoup de fruits et notamment des coings d'une grosseur énorme (littéralement : *gros comme de petites citrouilles*) et d'une qualité très estimée».

Cherchell ne joue dans l'histoire de cette époque qu'un rôle très effacé. Ibn-Khaldoun nous apprend cependant qu'en l'an 1300 elle ouvrit ses portes au sultan mérinide Abou-Yakoub-Yousef.

D'après Léon l'Africain, cette ville aurait même été abandonnée et serait demeurée déserte pendant les guerres des souverains de

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

Tlemcen contre ceux de Tunis, environ 300 ans avant la prise de Grenade par les chrétiens (1492). Cette indication concorde mal avec celle que donne Ibn-Khaldoun; on doit toutefois en conclure que Cherchell n'était plus qu'un village sans aucune importance; les habitants occupaient sans doute les maisons anciennes remises tant bien que mal en état de servir d'abri.

Des Maures chassés des côtes d'Espagne après la prise de Grenade, vinrent s'établir à Cherchell; habitués depuis longtemps à la mer, tous étaient d'excellents marins; les forêts du voisinage fournissaient les bois nécessaires à la construction de leurs navires; les restes du port romain donnaient un abri à leur flotte et la forteresse rétablie sur l'Îlot les protégeait contre toute attaque par mer; aussi la ville de Cherchell devint-elle rapidement un vrai nid de pirates.

Un certain turc, nommé Kara-Hassan, ami et ancien compagnon d'Aroudj Ier (Barberousse) et corsaire comme lui, s'y était constitué un petit État; cette population de pirates avait reconnu volontiers pour chef un homme des plus renommés dans leur profession. Les avantages de la position attirèrent l'attention d'Aroudj, appelé à Alger pour chasser les Espagnols du Penon; il ne pouvait, sans danger pour la réussite de ses projets ambitieux, laisser se développer à côté de lui une pareille entreprise; aussi, s'arrêtant à peine à Alger, il marche sur Cherchell, donne rendez-vous à son ami Kara-Hassan et lui fait couper la tête (1516).

Une garnison turque était laissée dans cette ville pour assurer la domination de Barberousse et réprimer la moindre tentative de révolte. La forteresse de l'Îlot parut sans doute trop éloignée de la ville pour contenir les habitants, car on construisit aussitôt, dans la ville même, une citadelle turque qui porta le nom de *fort de Cherchell*, ainsi qu'en témoigne une inscription arabe du musée de Cherchell qui a figuré pendant plus de trois siècles au-dessus de l'entrée du fort. Elle a été gravée sur le dessous d'une base antique en marbre blanc; en voici la traduction :

Digitized by Google

« Au nom de Dieu clément et miséricordieux ! — Que Dieu répande ses bénédictions sur notre Seigneur Mahomet et sur sa famille ! — Ceci est le fort de Cherchell qu'a fait construire le caïd Mah'moud-ben-Farès-ès-Zaki (*le pieux*) pendant le gouvernement et par ordre de l'émir qui exécute les ordres de Dieu, qui combat dans la voie de Dieu, Aroudj-ben-Yak'oub, à la date de l'année 924 (1518). »

Cette forteresse subsistait encore au moment de l'occupation française : on lui donna le nom de Fort-Royal. Elle a été rasée récemment pour faire place à une promenade publique.

Les puissances européennes cherchèrent à détruire les corsaires à Cherchell, comme sur les autres points de la côte où venait de s'établir la domination turque, mais sans plus de succès.

En 1531, André Doria poursuit jusqu'à Cherchell une flotte algérienne; les corsaires abandonnent leurs galères qui ne tardent pas à être détruites et cherchent un refuge en ville et dans le fort. Les troupes espagnoles veulent poursuivre l'ennemi sur terre; elles pénètrent en ville; mais aveuglées par le succès elles se débandent pour se livrer au pillage. Les Turcs en profitent pour faire une sortie vigoureuse et les rejeter dans leurs embarcations, non sans leur faire de nombreux prisonniers.

Malgré l'insuccès du débarquement, André Doria eut la satisfaction d'avoir détruit complètement l'escadre algérienne qui se proposait, paraît-il, d'aller vers Cadix ravager les côtes de la Péninsule.

Les Turcs d'Alger conservèrent Cherchell jusqu'à l'occupation française. Ils eurent sans doute à se défendre plus d'une fois contre les tribus remuantes des montagnes voisines; ils avaient construit, en effet, à une petite distance au Nord des sources de l'Haschem, une forteresse et y entretenaient une garnison de Maures et d'Arabes pour prévenir les incursions des Beni-Menasser.

L'auteur d'une *Description de l'Afrique* traduite du flamand par O'Dapper (en 1686), signale à Cherchell l'existence de « beaux restes

Digitized by Google

d'un superbe temple que les Romains y avaient bâti et que les Arabes épargnèrent du temps de Cain, calife de Kairouan »; la ville est encore entourée de hautes murailles en pierres de taille et « les remparts[1] sont garnis d'oliviers, de vignes et de mûriers pour nourrir les vers à soie ».

Les Turcs utilisaient à l'occasion les ressources de Cherchell pour y préparer leurs expéditions contre les côtes de la Méditerranée. La ville était défendue par une forteresse armée d'une batterie de 18 à 20 pièces de 12 à 15 livres sur des bastions terrassés.

On armait pour la course sous la protection de cette batterie une frégate et une polacre, quand Duquesne arriva devant Alger en juillet 1682. Informé de ces préparatifs par un esclave livournais qui avait réussi à quitter Alger, Duquesne donna l'ordre d'aller brûler ces deux vaisseaux. « Ce qui fut heureusement exécuté et avec autant d'intrépidité et de conduite qu'on ait jamais remarqué dans une action, nonobstant le feu continuel des canons et de la mousqueterie que faisaient tous les forts de cette place et la côte toute bordée de mousqueterie ennemie; ceux qui se distinguèrent dans cette occasion étaient M. le chevalier de Rouanès... Ce détachement fut fait par M. La Maurinière, lieutenant du *Saint-Esprit :* 4 vaisseaux et 8 galères furent, pour cela, détachés de l'armée navale; il faut être Français pour exécuter de pareilles choses; il y en eut quelques-uns de blessés et de tués qu'on passe sous silence[2]. »

Un demi-siècle plus tard, Cherchell est visitée par le voyageur anglais Shaw; « elle est en grande réputation, dit-il, pour la fabrication de l'acier, de la vaisselle de terre et des articles de fer que demandent les Kabyles et les Arabes du voisinage. C'est une agglomération de maisons basses couvertes en tuiles, d'un mille de circuit; mais elle était autrefois beaucoup plus grande et servait de

[1] Par rempart, il faut sans doute entendre l'espace existant entre la muraille d'enceinte et les constructions de la ville.

[2] *Relation universelle de l'Afrique* du Sr de la Croix, 1688.

Digitized by Google

résidence à un des petits rois de ce pays; ce que nous en voyons à présent est situé sur la partie la plus basse d'une grande ville peu inférieure à Carthage par son étendue; les belles colonnes, les chapiteaux, les citernes spacieuses et les beaux pavés en mosaïque qui existent encore, permettent de se faire une haute idée de son ancienne magnificence. »

Il n'est plus fait mention de Cherchell, à notre connaissance, jusqu'à l'époque de la conquête française; la ville, reconnue seulement par mer au début de la conquête, ne fut occupée qu'en 1840.

§ 4. OCCUPATION FRANÇAISE.

Cette occupation faisait partie du programme indiqué par le Gouvernement au maréchal Valée, lors de la reprise des hostilités qui suivit la rupture du traité de la Tafna.

Une expédition contre Cherchell s'imposait d'autant plus à cette époque, qu'à la fin de l'année 1839, pendant que les Hadjoutes se soulevaient dans l'Ouest de la Mitidja, un bâtiment de commerce français, *le Frédéric-Adolphe*, avait été capturé par une tartane de Cherchell (26 décembre); l'équipage avait pu se jeter dans les embarcations et gagner Alger, mais le navire fut pillé par les Arabes. Cet événement répandit l'effroi dans le commerce : on crut à la renaissance de la piraterie; le bruit courait même que des corsaires musulmans avaient été signalés dans les parages de Barcelone.

Le châtiment ne se fit pas attendre : deux navires à vapeur, envoyés par le maréchal Valée, bombardèrent la ville pendant plusieurs heures et brûlèrent *le Frédéric-Adolphe*, qu'ils trouvèrent échoué sur la plage.

L'expédition qui devait amener l'occupation définitive de Cherchell eut lieu au mois de mars 1840, sous le commandement du maréchal Valée; la colonne, formée de trois brigades, arriva le 15 devant Cherchell après avoir échangé quelques coups de fusil avec les Arabes et trouva la ville déserte; quelques ouvrages furent immédiatement construits pour mettre la garnison à l'abri d'un

Digitized by Google

retour offensif et, le 19, le maréchal retourna à Blida; le 17e de ligne, colonel Bedeau, et le 2e bataillon d'Afrique, commandant Cavaignac, formaient la garnison; mais les nécessités des opérations firent rappeler le 17e de ligne peu de temps après.

A partir de cette époque, Cherchell n'a plus joué de rôle actif dans les luttes soutenues contre les Arabes; son histoire se confond avec l'histoire générale de l'Algérie.

La création d'une colonie de 100 familles à Cherchell fut décidée par arrêté du Gouverneur général du 20 septembre 1840; l'année suivante on y installa un commissaire civil (arrêté ministériel du 8 mai 1841), qui fit fonctions de maire à partir du moment où la ville fut érigée en commune (décret du 17 juin 1854). Le commissariat civil fut définitivement supprimé par décret du 13 novembre 1867.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

PORT DE CHERCHELL.

§ 1er. PORT ROMAIN.

La ville de Cherchell semble avoir été pourvue d'un port dès son origine; la description qu'en donne Shaw, les plans relevés en 1844 et les fouilles exécutées lors de la construction du port actuel, permettent de se rendre assez exactement compte de ce qu'était le port romain.

Voici ce qu'en dit Shaw :

« D'après la tradition, un tremblement de terre aurait détruit la ville et réduit le port, autrefois très grand et commode, à la situation misérable où il est à présent : l'arsenal et d'autres constructions voisines auraient été jetés dans le port par la secousse. Le Cothon, qui était en communication avec la partie Ouest du port, est la meilleure preuve de cette tradition. Car, lorsque la mer est calme et basse (comme cela arrive fréquemment après des vents forts du Sud ou de l'Est) on découvre sur le fond de nombreuses colonnes massives et des morceaux de gros murs dont je ne puis concevoir la présence, là où ils se trouvent, sans une violente commotion.

« On ne pouvait trouver de meilleure place, pour la commodité et la sécurité des vaisseaux, que le Cothon dans sa situation primitive. Car (outre sa surface qui était au moins de 50 yards carrés, il était abrité, sur toute son étendue, contre le vent, la houle et le courant qui gênent encore quelquefois dans le port) nous ne pouvons assez admirer le grand art et l'artifice du constructeur pour l'approvisionner en eau. On découvre, en effet, sur une éminence

Digitized by Google

péninsulaire ronde qui forme la digue Nord du port et du Cothon, plusieurs voûtes et terrasses pavées ainsi que des mosaïques, disposées, comme on le voit, pour recevoir l'eau de la pluie qui s'écoulait de là dans de petits conduits et de ceux-ci dans de plus grands qui allaient tous se vider eux-mêmes dans une grande citerne ovale. Je n'ai vu que le fond de ce réservoir et je ne puis, par conséquent, juger de sa capacité; pourtant, d'après la quantité d'eau qui tombe annuellement dans le pays, un approvisionnement de plusieurs milliers de tonnes a pu être réuni par ce système. Cet emplacement, qui présente à peu près une forme demi-circulaire, mesure environ 1/4 de mille de circonférence; un petit fort est construit sur son sommet.

« Le port a approximativement la forme d'un cercle de 200 yards de diamètre; mais la partie la plus sûre qui, jusqu'à ces temps derniers était vers le Cothon, est maintenant envahie par un banc de sable qui croît tous les jours. A l'entrée du port se trouve une petite île rocheuse qui forme maintenant le principal abri et la principale défense contre les tempêtes du Nord et du N. E. »

En rapprochant cette description de l'état actuel des lieux et des plans levés avant la construction du port français, on reconnaît aisément que l'ancien port comprenait un avant-port abrité vers l'Est par une jetée dirigée de la pointe des Marabouts vers l'îlot A et du côté du Nord, par une autre jetée reliant la pointe de l'îlot Joinville à l'îlot B; les débris de la première jetée se voient encore au fond de la mer où ils constituent une ligne de hauts-fonds sur lesquels la mer brise dès qu'elle grossit; ceux de la seconde, aujourd'hui recouverts par la jetée Nord du port, étaient apparents avant l'exécution des travaux; la Commission nautique les mentionne dans une délibération du 15 mai 1845, et le plan relevé par M. Ravoisié (exploration de l'Algérie) indique très nettement sur l'îlot B un massif de maçonnerie qui formait sans doute l'extrémité Est de la jetée romaine.

Digitized by Google

Ce que Shaw désigne sous le nom de Cothon était un bassin de 7,000 mètres carrés de superficie et de $1^m,20$ à $2^m,40$ de profondeur, creusé de main d'homme dans un banc d'argile compacte au Sud de l'îlot principal; une passe de $10^m,24$ de largeur le mettait en communication avec le port; il était entouré de murs de quais, le long desquels on avait élevé des constructions importantes; les fondations d'un portique étaient encore apparentes le long du mur du quai Sud au moment de l'occupation; au pied de tous les murs de quais, mais particulièrement dans la passe, on a trouvé, en creusant le bassin actuel, de nombreux débris de constructions anciennes : débris de maçonnerie très dure, fûts de colonnes en marbre, pierres sphériques de $0^m,20$ à $0^m,80$ de diamètre, fragments de colonnes cannelées[1].

Dans l'intérieur du bassin, au milieu de la masse de gravier et de sable qui l'avait comblé, on a rencontré, paraît-il, en 1847, deux galères romaines; malheureusement les bois tombèrent en décomposition dès qu'on les retira de l'eau.

Les murs de quais étaient presque entièrement en pierres de taille; mais aucun d'eux n'était fondé au niveau du fond du bassin; les fondations du mur de la face Sud, et c'était le seul à peu près en bon état, étaient à $0^m,40$ au-dessus du fond, soit à 2 mètres en contre-bas du niveau de la mer; les murs de la face Est et de la passe étaient simplement construits sur le bord de la tranchée qui avait de 1 mètre à $1^m,80$ de hauteur; leurs fondations étaient à $0^m,40$ ou $0^m,80$ en contre-bas du niveau de l'eau; ils étaient formés d'une ou deux assises en pierres de taille de $0^m,40$ de queue seulement; vers la partie Sud du mur de la face Est, les deux assises étaient encore solidement reliées, mais partout ailleurs, les maçonneries étaient complètement disloquées.

Quant au réservoir destiné à emmagasiner l'eau de pluie re-

[1] L'existence de ces débris est constatée dans un mémoire militaire sur Cherchell, rédigé en 1841 par le chef du génie de la place; l'auteur parle d'énormes fondations et de beaucoup de colonnes en granit, toutes couchées parallèlement à l'Ouest de la passe.

Digitized by Google

cueillie sur les terrasses de l'Îlot dont parle Shaw, je n'ai pu en reconnaître l'emplacement d'après le plan de M. Ravoisié.

§ 2. PORT ACTUEL.

La nécessité d'un port à Cherchell s'est fait sentir aussitôt après l'occupation; dès le 20 février 1842, M. le directeur du port signalait les dangers auxquels les navires étaient exposés sur cette côte faute d'un abri suffisant; il y avait eu, disait-il, huit naufrages en moins de deux ans. M. le directeur du port concluait en proposant de creuser le bassin romain jusqu'à 3 ou 4 mètres de profondeur et de rétablir le chenal afin de donner un abri à une quarantaine de navires de 20 à 80 tonneaux.

La question fut mise à l'étude et, conformément aux avis favorables de la Commission nautique et de la Commission mixte des travaux maritimes (11 octobre 1843), M. le Gouverneur général ordonna le curage du bassin romain jusqu'à une profondeur de $2^{m},50$ (décision du 15 octobre 1843).

Les travaux furent poussés dès le début avec la plus grande activité; on établit un batardeau isolant une partie du bassin dans lequel on déblaya à sec; grâce à la nature argileuse du sous-sol les filtrations étaient peu importantes et on put facilement s'en rendre maître; le même procédé a été suivi avec plus ou moins de succès pour le curage de tout le bassin.

On poursuivait en même temps l'étude d'un port capable de satisfaire aux besoins du commerce et de l'armée, tout en réservant pour l'avenir la possibilité de créer un port plus vaste.

Le 25 avril 1844, la Commission mixte arrêta ainsi qu'il suit, sur la proposition de l'ingénieur du port, M. Giret, et de la Commission nautique, le programme des travaux à exécuter : 1° agrandissement du bassin dans l'Est du bassin romain de manière à lui donner une surface de 1 hectare et demi; l'agrandissement dans l'Ouest, indiqué en premier lieu par la Commission mixte, eût été d'une exécution bien plus coûteuse en raison de la faible profon-

Digitized by Google

deur à laquelle on rencontre le rocher; dans l'Est, au contraire, tout faisait présumer qu'on trouverait le même banc d'argile qu'à l'intérieur du bassin; 2° ouverture d'une passe de 12 mètres de largeur dans l'angle N. E. du bassin afin d'en tenir l'entrée aussi loin de terre que possible; 3° construction de terre-pleins entre les murs formant l'enceinte du bassin et les murs extérieurs destinés à maintenir et à protéger les remblais contre la lame.

La dépense était évaluée à 400,000 francs.

On faisait d'ailleurs remarquer que ces travaux avaient seulement pour but de créer un port de cabotage où, leurs opérations commerciales faites, les navires pourraient attendre un moment favorable pour reprendre la mer, mais que le port ne pourrait servir de port de relâche en raison de l'impossibilité d'y pénétrer par un gros temps.

Bien que le port de Cherchell soit peu éloigné de celui d'Alger, comme il n'y a aucun abri naturel sur la côte jusqu'à Arzew, il est clair que le port n'aurait rendu que des services très limités si l'on s'en était tenu au programme que nous venons de rappeler; mais, dès 1845, la Commission mixte avait indiqué la nécessité de nouvelles études en vue de la création, à l'Est du bassin, d'un abri parfaitement sûr, accessible aux bâtiments à vapeur de la correspondance.

La petite baie au Nord de la ville est coupée en deux criques par la pointe des Marabouts qu'un banc de roches parsemé des débris de la jetée romaine relie à l'îlot A.

La crique de l'Est n'offre sur une zone assez large que des hauteurs d'eau de 1 à 2 mètres; le fond est très inégal et vers le centre on trouve des têtes de roches dont quelques-unes forment écueil pour les plus petits navires. On ne pouvait donc songer à l'utiliser pour la création d'un port.

La partie Ouest de l'anse touche au bassin et présente des hauteurs d'eau variables de 5 à 9 mètres sur une surface de 3 hectares environ : c'est là que mouillaient les navires venant à Cherchell;

Digitized by Google

ils y étaient protégés contre les vents de l'O.N.O. au N.N.E. en passant par le Sud, par l'îlot Joinville, la terre, l'îlot A et le banc de roches qui le relie à la pointe des Marabouts; mais le mouillage était complètement ouvert aux vents de la partie Nord qui sont les plus dangereux sur la côte de l'Algérie. La grosse mer venant toujours du Nord, pénétrait dans l'anse par l'ouverture de 400 mètres laissée entre l'îlot Joinville et la roche A, et les grandes lames du large pénétraient jusqu'au mouillage sans avoir rien perdu de leur violence.

La construction d'une jetée au Nord était donc tout indiquée; entre l'îlot Joinville et l'îlot B, le tracé était marqué par les vestiges de la digue romaine sur 110 mètres de longueur; on proposait de la prolonger vers l'Est d'une longueur à déterminer suivant les résultats observés, de manière à abriter suffisamment le mouillage, tout en laissant l'entrée très facile; on supposait qu'un prolongement de 60 mètres serait suffisant : la largeur de la passe entre le musoir de cette jetée et les hauts-fonds les plus proches était encore de 120 mètres.

L'entrée du bassin ainsi abritée, il devenait possible d'augmenter sa surface et la largeur de la passe sans compromettre le calme des eaux; la superficie du bassin fut portée de 1 hect. 5 à 1 hect. 9 par le déplacement du mur de quai Est et la largeur de la passe fixée à 25 mètres.

Dans ces conditions, le bassin devait devenir facilement accessible aux bateaux à vapeur qui pourraient se placer le long du quai Nord, à condition d'y trouver une profondeur suffisante. La Commission proposait de draguer, dans cette partie, jusqu'à $4^{m},50$ de profondeur.

C'est d'après ces bases qu'on poursuivit l'exécution des travaux.

En octobre 1846, lors de la présentation du projet définitif, le tiers environ des déblais du bassin était exécuté; les murs d'enceinte étaient très avancés, les murs de quai construits sur 200 mètres, et la jetée du Nord terminée sur 80 mètres.

Le projet a été approuvé par décision de M. le Ministre de la

Digitized by Google

guerre du 8 juillet 1847 ; il comprenait un bassin de 1 hect. 90 ares creusé à $3^m,10$ au-dessous des plus basses eaux, entouré de quais d'une superficie totale de 1 hect. 059 ; la largeur de la passe était fixée à 25 mètres et la profondeur, sur une largeur de 20 mètres le long du quai Nord, à $4^m,50$. Le prolongement de la jetée Joinville, au delà de la roche, était d'ailleurs ajourné.

La dépense totale, y compris la dépense déjà faite de 351,000 fr., était évaluée à 860,000 francs.

L'exécution de ces travaux, commencée depuis plusieurs années au moment de l'approbation du projet, a été poursuivie sans discontinuer à partir de cette époque. Le creusement du bassin et les maçonneries sous l'eau ont été exécutés en régie ; la main-d'œuvre était fournie par un atelier de condamnés militaires. Pendant les premières années, les ouvrages hors de l'eau eux-mêmes ont été construits en régie, faute d'entrepreneurs ; des tâcherons fournissaient les moellons et la chaux employés dans les maçonneries. Les mortiers ont été fabriqués avec de la chaux grasse et de la pouzzolane d'Italie, jusqu'au moment où il a été possible de faire venir des calcaires du Teil.

Le bassin était terminé au commencement de 1850, sauf le musoir de l'entrée et la passe qui restait à approfondir sur la moitié de sa largeur, mais la jetée et les parapets étaient inachevés.

Nous compléterons ces indications générales par quelques détails sur les divers ouvrages qui constituent le port.

Jetée Joinville. — Le profil de la jetée comprenait, d'après le projet de 1846, un massif de 8 mètres de largeur au niveau de la mer formé par des blocs de béton de 13 mètres cubes ; la plate-forme en maçonnerie, de 4 mètres de largeur sur $2^m,50$ de hauteur, était protégée du côté du large par une risberme en blocs artificiels de $2^m,50$ de largeur au niveau de la plate-forme ; un parapet de 2 mètres de hauteur et de $1^m,50$ de largeur moyenne formait le couronnement.

Digitized by Google

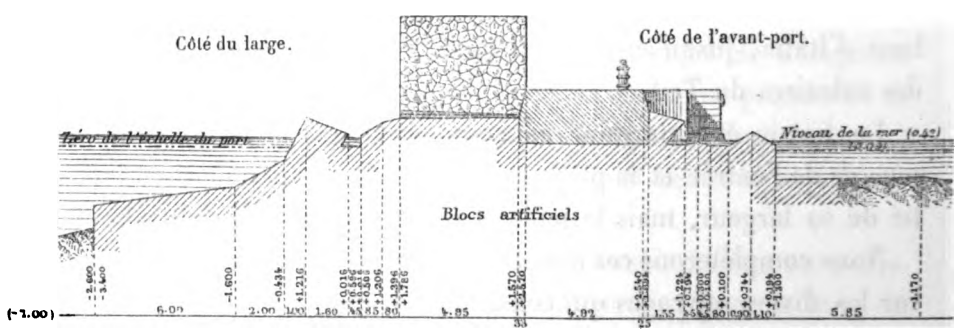
La jetée fut commencée avec ce profil; l'expérience montra bien vite qu'il était trop faible; la grosse mer du 29 décembre 1854 lui causa de graves avaries; le pied, reposant sur le fond composé de matériaux mobiles, sable vaseux, graviers et galets, fut affouillé; les blocs glissèrent vers le large; la plate-forme même menaçait de s'effondrer.

Les réparations et l'achèvement de la jetée furent poursuivis, à partir de cette époque, suivant un profil bien plus résistant; comme on ne disposait que de crédits peu élevés, cet ouvrage ne fut terminé qu'en 1868, époque de la construction de la plate-forme du musoir.

A partir de 1868, on a construit des blocs de 20 à 30 mètres cubes pour renforcer le talus du large; enfin on a constitué, de 1880 à 1882, un parapet formé de blocs indépendants de 90 à 110 mètres cubes environ.

Le profil en travers ci-dessous indique la forme actuelle de la jetée.

Fig. 1. — Jetée Joinville. — Échelle de 0,003.

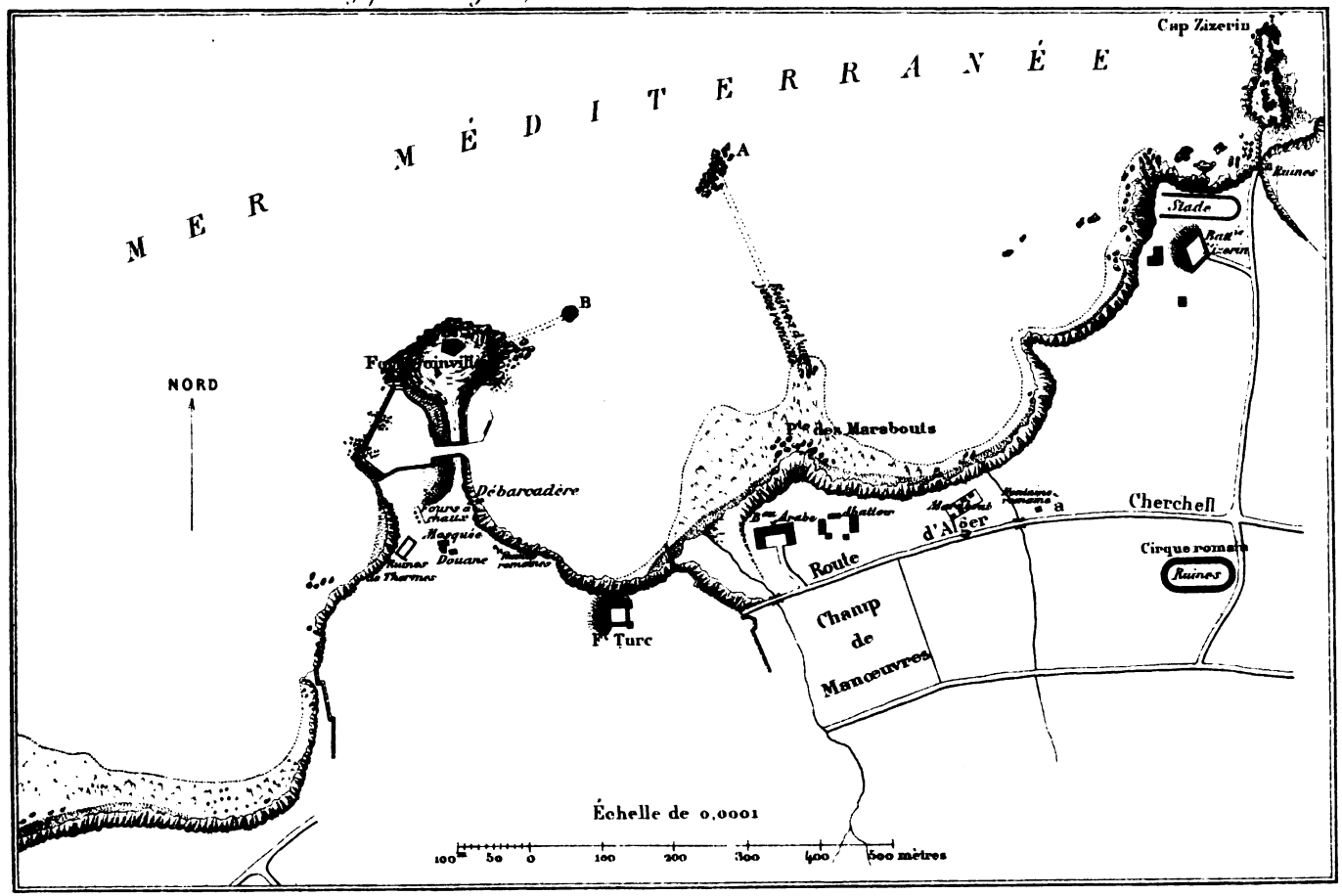


Elle n'a pas été continuée au delà de l'îlot qui formait autrefois le musoir de la jetée romaine; il y aurait tout intérêt à la prolonger dans l'Est, conformément aux indications de la Commission nautique, soit pour augmenter la surface abritée contre la mer du Nord, soit pour diminuer la force de la lame qui menace constamment le mur extérieur du quai N. – S. du bassin.

Bassin. — L'enceinte du bassin est formée à l'Est et à l'Ouest

Digitized by Google

Dessiné d'après la carte de la Marine de 1868, le plan dressé par Ruvoisié en 1844 (*Exploration scientifique de l'Algérie*) et les documents des archives des Ponts et Chaussées.



Atlas des Ports de France

Digitized by Google

Digitized by Google

par deux murs comprenant entre eux des massifs de remblais qui constituent le quai; ces murs, dont les dimensions transversales varient en raison de leur hauteur et des efforts auxquels ils sont exposés, ont tous été fondés sur des massifs en béton coulés sur place et élevés au moins jusqu'au niveau de l'eau.

Le mur extérieur du quai N.-S. (quai de l'Est), plus exposé à l'action de la mer, a subi de graves avaries très peu de temps après sa construction.

Là où il avait pu être fondé à sec, on avait déblayé le sable et le gravier recouvrant la couche d'argile solide, et établi le mur dans d'excellentes conditions; malheureusement, il n'a pu en être ainsi que pour une faible longueur près du musoir; dans la partie Sud, les blocs de béton coulés sur place reposaient sur une couche de sable vaseux qui fut rapidement affouillée : des excavations se formèrent sous le mur et le remblai du terre-plein fut attaqué; pour remédier à cette situation on établit un coffrage à 2 mètres en avant du mur; dans l'espace ainsi isolé on battit une série de pieux entre lesquels on put draguer jusqu'à une couche assez résistante, sans compromettre la solidité du mur; on coula ensuite entre le coffrage et le mur un massif de béton qu'on fit pénétrer aussi profondément que possible sous les excavations du mur.

Des blocs artificiels, immergés en avant de ce contrefort, le protégèrent contre l'action des lames. Ces travaux, exécutés en 1855, ont produit le résultat qu'on en attendait; il faut arriver à la tempête du 12 janvier 1876 pour constater de nouvelles avaries de quelque gravité; le mur a été encore affouillé sur quelques points, mais le danger n'était pas, à beaucoup près, aussi grave qu'en 1852; il a suffi de reprendre en sous-œuvre les parties attaquées, pour remettre le mur en état.

Depuis cette époque, il ne s'est produit aucune avarie notable.

Les sections des murs de quais de l'Est et de l'Ouest et les dispositions des plates-formes des quais correspondants sont indiquées sur les croquis ci-après; on remarquera que les plates-formes des

Digitized by Google

quais sont inclinées du côté opposé à la bordure, afin de rejeter hors du bassin les débris qu'entraînent les eaux de pluie.

Fig. 2. — Quai de l'Est. — Échelle de 0,004.

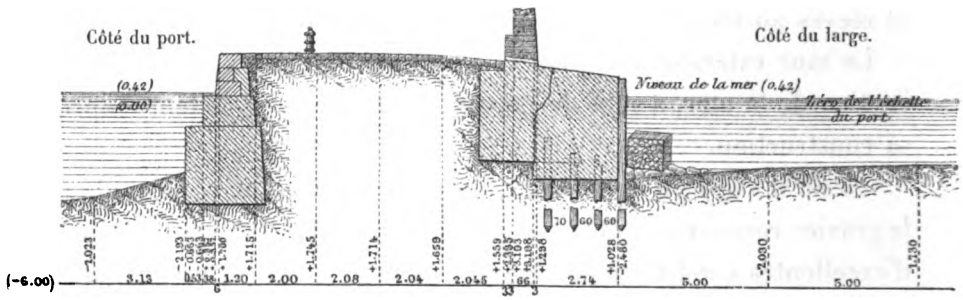
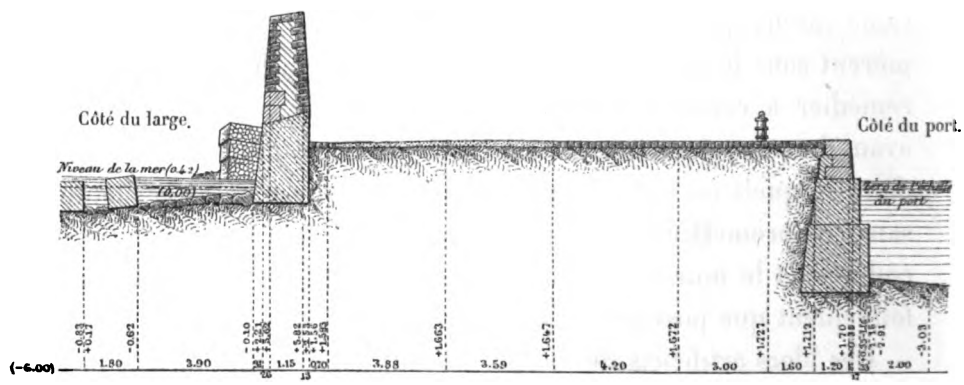


Fig. 3. — Quai de l'Ouest. — Échelle de 0,004.



Le quai Nord est limité du côté du phare par un mur de soutènement laissant jusqu'à la bordure du mur du quai une largeur libre de 12 mètres; une rampe et un escalier en bois donnent accès du quai à la batterie de Joinville. C'est à l'intérieur de cette batterie qu'a été construit le phare de Cherchell; il a été allumé le 10 mars 1857.

Une grue de deux tonnes a été installée sur le quai Sud aux frais de l'État, pour hisser à terre les embarcations qui fréquentent le port (décision ministérielle du 3 août 1883).

L'entrée du bassin est signalée la nuit par deux feux de port.

Digitized by Google

Le premier est un feu fixe blanc porté par un support en fer fixé à l'extrémité de la jetée Joinville; cette jetée n'étant pas accessible dès que la mer grossit, un va-et-vient a été installé pour ramener le feu à terre où on peut l'entretenir et l'allumer, quel que soit l'état de la mer.

Le deuxième, placé à 3 mètres de l'extrémité Est du quai Nord, est un feu fixe rouge qui ne devient visible, pour un navire entrant au port, qu'à partir du moment où ce navire est vis-à-vis de l'entrée du bassin.

Dépenses. — Nous n'avons pu retrouver aucun renseignement précis sur le montant des dépenses faites au port de Cherchell.

IMPRIMERIE NATIONALE

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET ÉCONOMIQUES.

Le port de Cherchell qui était, à l'époque de l'occupation romaine, un grand établissement maritime pour les galères naviguant à la voile et à la rame, n'est plus actuellement qu'un joli petit port de caboteurs, malgré l'approfondissement et l'agrandissement du bassin; la disposition des lieux s'oppose presque absolument à la création d'un port plus vaste; mais il est probable que le port tel qu'il est suffira, pour un avenir indéfini, au mouvement commercial de Cherchell.

Le seul commerce de cette ville est aujourd'hui celui auquel donne lieu la production locale : vins, conserves de poissons, céréales, figues, huile d'olive, etc.

Avant l'ouverture de la ligne du chemin de fer d'Alger à Oran, Cherchell était le marché maritime d'une partie de la Mitidja et de la vallée du Haut-Chélif; l'exploitation des mines de Messelmoun et de Gouraya a augmenté pendant quelques années le tonnage du port; mais aujourd'hui son mouvement commercial est extrêmement réduit; le voisinage d'Alger et la difficulté des communications vers le Sud, à travers le massif montagneux qui domine Cherchell, limiteront toujours l'importance commerciale de ce port, malgré le développement continu de la colonisation le long de la partie Ouest de la côte.

Le seul service régulier de bateaux à vapeur est fait par la compagnie Franceschi, Schiaffino et Cie; ses bateaux, dont le tonnage varie de 70 à 125 tonnes, font un service hebdomadaire entre Alger, Cherchell et Ténès. Quelques balancelles espagnoles fréquentent aussi le port, mais surtout pour y chercher un refuge quand elles sont surprises par le mauvais temps; le port rend, à ce

Digitized by Google

point de vue, de sérieux services aux navires d'un faible tonnage qui fréquentent cette partie de la côte, où l'on ne trouve aucun mouillage praticable par le mauvais temps.

Les tableaux joints à la présente notice donnent le mouvement de la navigation depuis 1876.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Chenal entre les jetées..	Largeur à l'entrée	24 mètres.
	Longueur	10 mètres.
	Profondeur d'eau moyenne	$4^{m},50$
Superficie affectée au séjour des navires		$5^{h},85^{a}$
Longueur totale des quais		520 mètres.
Superficie totale des terre-pleins des quais		112 ares.
Dépenses totales de premier établissement au 1er janvier 1887, environ		2,400,000 francs.

Digitized by Google

ENTRÉES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES A VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES A VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES A VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES A VOILES. Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage.
					tonn[x].				tonn[x].		tonn[x].		tonn[x].
1876	Français..	54	1	55	1,936	»	»	»	»	14	663	92	6,182
	Étrangers.	10	2	12	435	3	4	7	3,023	4	125		
1877	Français..	48	2	50	1,794	»	»	»	»	9	370	74	5,343
	Étrangers.	7	»	7	254	3	1	4	2,770	4	155		
1878	Français..	61	8	69	2,090	»	»	»	»	11	330	84	4,317
	Étrangers.	1	»	1	22	»	3	3	1,875	»	»		
1879	Français..	70	8	78	1,861	1	1	2	1,518	11	245	99	3,782
	Étrangers.	»	5	5	54	»	»	»	»	3	104		
1880	Français..	71	9	80	2,182	3	»	3	138	15	497	106	7,874
	Étrangers.	2	»	2	59	»	6	6	5,048	»	»		
1881	Français..	57	4	61	1,966	32	2	34	2,240	9	401	111	5,581
	Étrangers.	4	1	5	101	»	1	1	848	1	25		
1882	Français..	62	6	68	1,747	29	4	33	4,453	19	683	127	7,064
	Étrangers.	4	1	5	124	»	»	»	»	2	57		
1883	Français..	74	9	83	3,190	31	8	39	9,178	15	522	157	14,362
	Étrangers.	12	1	13	337	»	3	3	986	4	149		
1884	Français..	33	4	37	1,181	63	5	68	5,353	16	621	138	15,906
	Étrangers.	2	1	3	82	2	7	9	8,522	5	147		
1885	Français..	23	8	31	1,107	114	17	131	11,463	8	334	178	13,114
	Étrangers.	2	4	6	160	»	»	»	»	2	50		
1886	Français..	19	2	21	744	99	23	122	11,974	4	173	159	13,347
	Étrangers.	2	2	4	214	»	»	»	»	8	242		
1887	Français..	9	»	9	608	173	1	174	14,716	»	»	188	15,419
	Étrangers.	2	3	5	95	»	»	»	»	»	»		

Digitized by Google

SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	sur lest.	Total.	Tonnage.	RELÂCHEURS. Nombre.	Tonnage.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	Tonnage.
					tonn².				tonn².		tonn².		tonn².
1876	Français..	44	6	50	1,813	»	»	»	»	16	727	92	7,171
	Étrangers.	11	2	13	384	6	1	7	4,023	6	224		
1877	Français..	44	9	53	1,888	»	»	»	»	6	265	76	5,894
	Étrangers.	5	3	8	279	4	»	4	2,770	5	192		
1878	Français..	54	14	68	2,061	»	»	»	»	10	206	82	4,164
	Étrangers.	»	1	1	22	3	»	3	1,875	»	»		
1879	Français..	61	25	86	2,115	2	»	2	1,518	6	268	101	4,079
	Étrangers.	»	4	4	74	»	»	»	»	3	104		
1880	Français..	64	12	76	2,063	3	»	3	138	17	579	104	7,887
	Étrangers.	»	1	1	18	6	»	6	5,048	1	41		
1881	Français..	41	17	58	1,895	35	»	35	2,286	11	456	113	5,652
	Étrangers.	3	3	6	120	1	»	1	848	2	47		
1882	Français..	57	8	65	1,616	32	1	33	4,453	20	714	125	6,964
	Étrangers.	3	2	5	124	»	»	»	»	2	57		
1883	Français..	74	11	85	3,203	40	»	40	9,203	14	514	158	14,361
	Étrangers.	9	3	12	306	3	»	3	986	4	149		
1884	Français..	29	12	41	1,350	64	4	68	5,360	13	539	139	15,994
	Étrangers.	4	»	4	127	8	1	9	8,516	4	102		
1885	Français..	8	27	35	1,312	112	19	131	10,497	5	168	178	12,153
	Étrangers.	1	5	6	140	»	»	»	»	1	36		
1886	Français..	7	15	22	774	102	20	122	11,972	3	143	158	13,221
	Étrangers.	4	3	7	203	»	»	»	»	4	129		
1887	Français..	9	»	9	608	174	»	174	14,716	»	»	188	16,042
	Étrangers.	2	3	5	718	»	»	»	»	»	»		

Digitized by Google

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

ANNÉES.	IMPORTATIONS. provenant DE PORTS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.		IMPORTATIONS. RÉUNIES.	EXPORTATIONS. à destination DE PORTS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.		EXPORTATIONS. RÉUNIES.
		tonnes.	tonnes.		tonnes.	tonnes.
1876	Cabotage.....	1,254 3	1,618 3	Cabotage....	1,449 4	6,895 4
	Étrangers....	364 0		Étrangers...	5,446 0	
1877	Cabotage.....	1,380 2	1,428 2	Cabotage....	872 4	4,292 4
	Étrangers....	48 0		Étrangers...	3,420 0	
1878	Cabotage.....	1,589 0	1,589 0	Cabotage....	970 3	3,570 3
	Étrangers....	0 0		Étrangers...	2,600 0	
1879	Cabotage.....	1,396 0	1,453 0	Cabotage....	4,335 9	7,435 9
	Étrangers....	57 0		Étrangers...	3,100 0	
1880	Cabotage.....	1,655 3	1,700 3	Cabotage....	1,698 0	9,398 0
	Étrangers....	45 0		Étrangers...	7,700 0	
1881	Cabotage.....	2,198 5	2,334 5	Cabotage....	4,243 2	7,264 2
	Étrangers....	136 0		Étrangers...	3,021 0	
1882	Cabotage.....	2,638 4	2,737 4	Cabotage....	5,442 8	11,020 8
	Étrangers....	99 0		Étrangers...	5,578 0	
1883	Cabotage.....	2,572 5	2,741 5	Cabotage....	18,670 4	28,256 4
	Étrangers....	169 0		Étrangers...	9,586 0	
1884	Cabotage.....	2,527 8	2,676 8	Cabotage....	2,345 0	15,943 0
	Étrangers....	149 0		Étrangers...	13,598 0	
1885	Cabotage.....	4,350 0	4,406 0	Cabotage....	2,677 2	2,726 2
	Étrangers....	56 0		Étrangers...	49 0	
1886	Cabotage.....	4,058 6	4,258 6	Cabotage....	2,146 1	2,290 1
	Étrangers....	200 0		Étrangers...	144 0	
1887	Cabotage.....	4,063 0	4,084 0	Cabotage....	3,855 0	4,481 0
	Étrangers....	21 0		Étrangers...	626 0	

Importations. — Les importations proviennent du cabotage et des ports non pourvus d'un bureau de douane.
Exportations. — Depuis que les mines de Messelmoun et de Gouraya ne sont plus exploitées, les exportations ont sensiblement diminué. En 1883 il a été exporté 14,500 tonnes de minerais.

Digitized by Google

DROITS DE DOUANE.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS [1].	ACCESSOIRES.	NAVIGATION.	OCTROI DE MER.
	fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1875.....	2,678 96	"	450 55	381 42	3,486 00
1876.....	3,172 52	"	487 95	281 23	3,511 38
1877.....	211 74	"	370 35	206 50	2,702 06
1878.....	"	"	239 50	127 75	2,490 91
1879.....	71 05	"	78 78	175 03	2,367 96
1880.....	545 10	"	243 26	131 84	3,344 53
1881.....	26 44	"	63 30	163 37	696 16
1882.....	31 92	"	298 20	204 40	1,259 07
1883.....	352 20	"	255 10	210 51	1,501 96
1884.....	92 32	"	821 20	200 85	1,162 47
1885.....	363 48	"	82 90	192 74	793 00
1886.....	1,093 11	"	106 77	397 77	748 78
1887.....	20 81	"	65 10	151 00	992 99

[1] Il ne s'exporte pas de l'Algérie de marchandises frappées de droits de douane à la sortie.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

ANNÉES.	ARRIVAGES.	DÉPARTS.	ANNÉES.	ARRIVAGES.	DÉPARTS.
	voyageurs.	voyageurs.		voyageurs.	voyageurs.
1870.....	112	91	1879.....	80	80
1871.....	118	119	1880.....	83	90
1872.....	104	103	1881.....	191	266
1873.....	35	27	1882.....	272	258
1874.....	22	35	1883.....	175	216
1875.....	22	56	1884.....	338	383
1876.....	50	55	1885.....	838	740
1877.....	56	42	1886.....	806	830
1878.....	21	33	1887.....	683	706

Digitized by Google

BIBLIOGRAPHIE.

Ibn-Khaldoun. Histoire des Berbères. Traduction de Slane (1852-1856).

Edrissi (xiie siècle). Géographie, traduite de l'arabe en français d'après deux manuscrits de la bibliothèque du roi, par P. Amédée Jaubert.

Venture. Fondation de la régence d'Alger. Traduction d'une auto-biographie de Kheir-ed-Din, publiée par MM. Sander, Rang et Denis.

Morcelli. *Africa christiana. Brixiæ ex officina Bettoniana* (1816).

O'Dapper. Description de l'Afrique, traduite du Flammarion. Amsterdam, 1686. Wolfang.

De la Croix. Relation universelle de l'Afrique ancienne et moderne. Paris, 1688. Étienne Michallet. (Cet ouvrage n'est, pour la plus grande partie, que la reproduction textuelle du précédent.)

Docteur Shaw. *Travels or observations relating to several parts of Barbary and the Levant.* Oxford, 1738. Traductions françaises : chez Jean Neaulme, à la Haye, 1743. Traduction complète reproduisant les cartes, les notes et les extraits de l'édition anglaise. Traduction de Mac Carthy, 1830.

Walsin Esterhazy, capitaine d'artillerie. De la domination turque dans l'ancienne Régence d'Alger. Paris, 1840. Ch. Gosselin.

Ch. de Rotalier. Histoire d'Alger et de la piraterie des Turcs dans la Méditerranée. Paris, 1841. Paulin.

Exploration scientifique de l'Algérie. Beaux-arts, architecture et sculpture, 3e volume; dessins divers relatifs à Cherchell, par Ravoisié, 1844.

Berbrugger. Le fort de Cherchell. Traduction d'une auto-biographie de Kheir-ed-Din, publiée par MM. Sander, Rang et Denis.

De Verneuil et J. Bugnot. Esquisses historiques sur la Mauritanie Césarienne et *Iol Cæsarea.* Revue africaine, 1870.

A. Bérard. Description nautique des côtes de l'Algérie. Publication du dépôt général de la Marine. Paris, 1839. Imprimerie royale.

Lieussou, ingénieur hydrographe. Études sur les ports de l'Algérie. Paris, 1857. Paul Dupont.

Contre-amiral Mouchez. Instructions nautiques sur les côtes de l'Algérie. Paris, 1879. Imprimerie nationale.

H.-D. de Grammont. Histoire d'Alger sous la domination turque. Paris, 1887. Ernest Leroux.

Revue africaine. Articles divers.

Digitized by Google

PORT DE TIPAZA.

NOTICE PAR M. MEUNIER,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES.

CHAPITRE PREMIER.

RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES.

Atterrages. — Le port de Tipaza est situé à l'Est du promontoire avancé du Chenoua désigné aussi sous le nom de Ras-el-Amouch, au pied d'une chaîne de collines régulières de 250 à 300 mètres de hauteur, parallèle à la côte et située à 3 ou 4 kilomètres de la mer, entre l'oued Nador qui la sépare du Chenoua et l'oued Mazafran qui la sépare du massif de la Bouzaréa.

Le Chenoua, et en arrière, au Sud, la coupée de la Chiffa, servent à la reconnaissance de Tipaza, aussi bien qu'à celle de Cherchell.

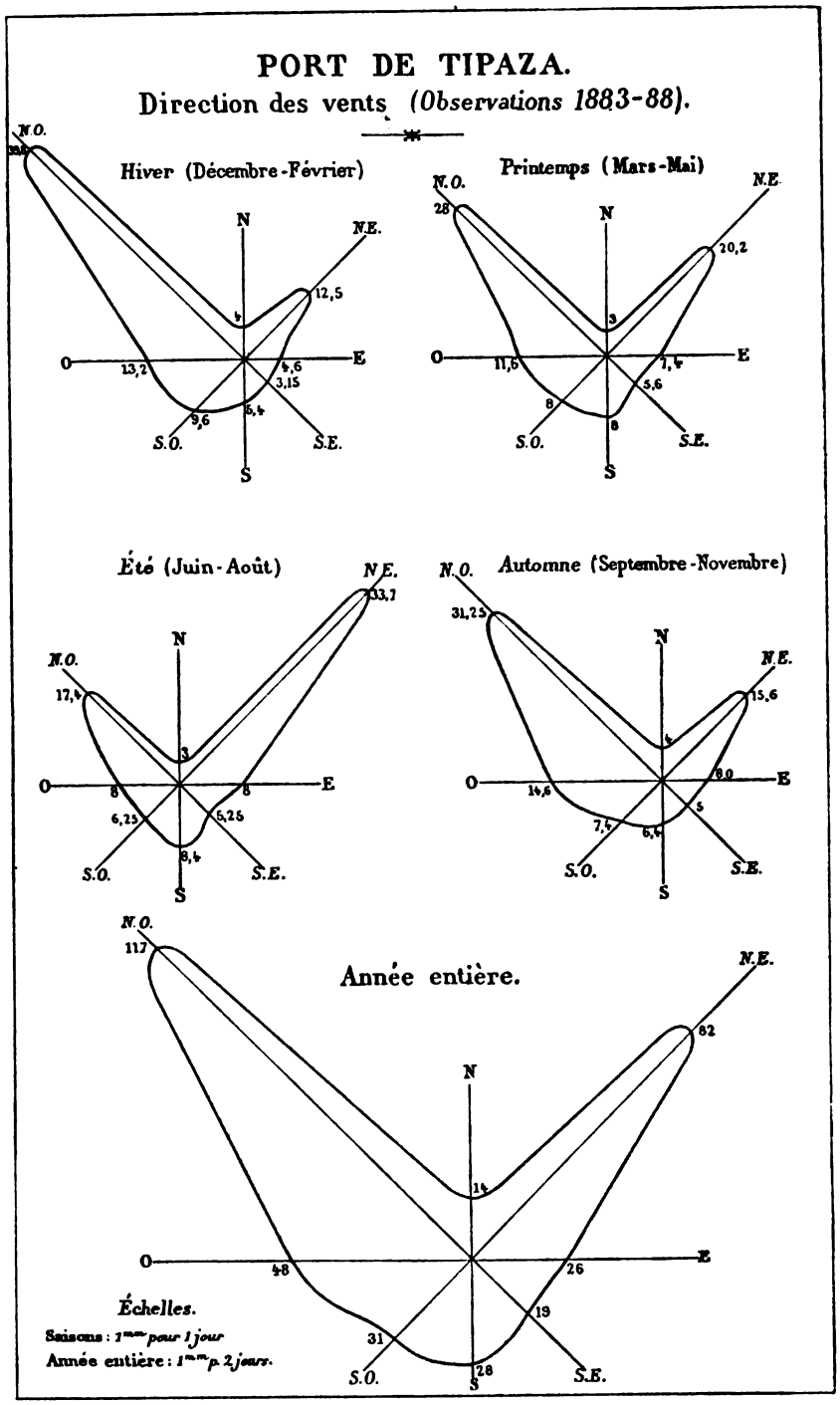
Un phare est construit sur la pointe de Ras-el-Kalia, à 400 mètres environ au N. O. du port; c'est un feu du 4e ordre, fixe vert, élevé de 31 mètres au-dessus de la mer; ses coordonnées géographiques sont : latitude Nord, 36° 35′ 58″; longitude Est, 0° 6′ 43″.

La baie comprise entre l'extrémité Nord du promontoire du Chenoua et la pointe rocheuse de Tipaza offre un bon mouillage, bien abrité des vents compris entre l'Ouest et l'O. N. O. Mais les navires doivent toujours être prêts à le quitter dès que le vent s'élève au N. N. O., la mer y devient alors fort grosse.

C'est au fond de cette baie que se jette à la mer l'oued Nador[1] sur une plage de 2 milles de longueur.

[1] Rivière désignée sous le nom de Gourmaat, par Shaw et par les Arabes.

Digitized by Google



Digitized by Google

DIRECTION DES VENTS À TIPAZA.

SAISONS.		N.	N. E.	E.	S. E.	S.	S. O.	O.	N. O.	TOTAL.
Hiver (du 1er déc. au 28 fév.).	1883-1884...	6	12	4	3	3	10	12	41	91
	1884-1885...	4	10	3	4	5	12	13	39	90
	1885-1886...	3	8	5	3	6	9	12	44	90
	1886-1887...	3	9	6	4	5	10	15	38	90
	1887-1888...	5	11	5	4	8	7	14	37	91
Totaux.....		21	50	23	18	27	48	66	199	452
Printemps (du 1er mars au 31 mai).	1884.....	3	27	6	4	6	8	14	24	92
	1885.....	2	24	7	8	7	9	11	24	92
	1886.....	2	18	8	6	7	8	10	33	92
	1887.....	4	16	6	5	10	8	11	32	92
	1888.....	3	16	10	5	11	7	12	28	92
Totaux.....		14	101	37	28	41	40	58	141	460
Été (du 1er juin au 31 août).	1884.....	2	45	7	5	7	5	7	14	92
	1885.....	3	35	8	7	8	7	8	16	92
	1886.....	4	32	7	5	12	6	10	16	92
	1887.....	2	32	8	5	9	6	7	23	92
	1888.....	3	36	10	4	6	7	8	18	92
Totaux.....		14	180	40	26	42	31	40	87	460
Automne (du 1er sept. au 30 nov.).	1884.....	3	21	5	4	5	9	15	29	91
	1885.....	4	11	6	5	9	6	18	32	91
	1886.....	5	14	7	5	7	9	12	32	91
	1887.....	4	16	9	6	5	6	13	32	91
	1888.....	4	17	8	3	9	10	11	29	91
Totaux.....		20	79	35	23	35	40	69	154	455
Rappel....	Hiver.....	21	50	23	18	27	48	66	199	452
	Printemps....	14	101	37	28	41	40	58	141	460
	Été.....	14	180	40	26	42	31	40	87	460
Totaux.....		69	410	135	97	145	159	233	581	1827
Moyennes.....		13.8	82.0	27.0	19.0	29.0	31.8	46.6	116.2	365.4

Digitized by Google

A l'Est de Tipaza, la côte est rocheuse et très découpée; elle forme plusieurs petites baies, offrant d'excellents points de débarquement pour les embarcations.

Vents. — Les vents dominants sont, pendant l'hiver, les vents du N. O., et pendant l'été, ceux du N. E.; au printemps et à l'automne les vents du N. O. sont encore les plus fréquents, toutefois les vents du N. E. soufflent plus souvent que pendant l'hiver.

Les graphiques ci-dessus (page 442) représentent pour chacune des quatre saisons et pour l'année entière, la fréquence des divers vents, d'après les observations faites depuis 1883.

Courants. — Les courants portent généralement à l'Est, au Nord des caps Caxine et Ras-el-Amouch; cependant Bérard cite, dans sa description nautique des côtes de l'Algérie, des irrégularités observées aux environs du cap Ras-el-Amouch : à 3 ou 4 milles de la côte, au Nord du cap, le courant portait à l'Ouest, contre le vent assez faible d'ailleurs, tandis qu'à 1 mille de terre, on constatait l'existence d'un courant assez rapide vers l'Est.

Entre ces deux caps et à une petite distance de terre, on rencontre quelquefois des courants portant à l'Ouest, ainsi d'ailleurs que dans la plupart des golfes orientés de la même manière sur la côte de l'Algérie.

Digitized by Google

CHAPITRE II.

RENSEIGNEMENTS HISTORIQUES.

Le village actuel de Tipaza a été construit sur les ruines de la ville romaine de Tipaza; les Arabes l'appelaient Tefacedt ou Tefessed.

Tipaza était une colonie de vétérans fondée par l'empereur Claude qui lui accorda le droit latin, elle est citée dans la Géographie de Ptolémée et dans l'Itinéraire d'Antonin; en 484, une partie des habitants s'enfuirent en Espagne pour échapper aux persécutions du roi vandale Hunéric qui leur avait envoyé un évêque arien pour les obliger à embrasser l'hérésie d'Arius.

Des ruines considérables couvrent le sol à l'intérieur et à l'extérieur de l'enceinte ancienne. Nous citerons les principales : l'église, rectangle de 60 sur 30 mètres, à l'Est; les citernes voûtées, alimentées autrefois par les eaux du Nador amenées par un aqueduc dont on retrouve encore des restes bien conservés; le théâtre et une fontaine en hémicycle, découverte par un des principaux colons de Tipaza, M. Trémaux, à l'entrée de la ville et sur le bord de la route.

A quelques centaines de mètres à l'Est et à l'Ouest de la ville, sur deux petits promontoires élevés d'une trentaine de mètres, on trouve deux cimetières, véritables nécropoles antiques où les tombeaux en pierre sont beaucoup plus nombreux que ne l'aurait comporté cette ville d'après ses dimensions probables. C'est dans le cimetière de l'Est, vers l'arête Nord du plateau, qu'était l'église mentionnée plus haut; au milieu des pierres écroulées on voit encore une pierre dans laquelle est découpé le monogramme du Christ.

L'ancien port romain semble avoir été construit, dit M. le contre-amiral Mouchez (*Instructions nautiques*), à l'abri des deux îlots, à

Digitized by Google

l'Est de la ville, devant la pointe des Tombeaux; on croit avoir retrouvé au fond de l'eau des débris de jetées.

Le territoire de Tipaza a été concédé, par décret du 12 août 1854, à M. Demouchy, sous diverses conditions ayant pour but d'assurer la création d'un village; cette combinaison n'a pas produit tous les résultats qu'on en attendait, bien que la situation sanitaire fût excellente; les premiers colons venus en Algérie sans ressources financières et peu habitués à la culture ne réussirent pas; plusieurs abandonnèrent le village.

Le développement de la culture de la vigne dans cette région et la facilité des communications du port de Tipaza avec l'extrémité Ouest de la plaine de la Mitidja, par la vallée du Nord, semblent cependant devoir assurer une certaine prospérité à ce centre.

La population totale est de 2,041 habitants, mais la population agglomérée n'est que de 175 habitants d'après le dénombrement de 1886. Cette population se répartit ainsi, suivant la nationalité :

Français d'origine ou naturalisés	154
Sujets français (Arabes, Kabyles)	1,614
Nationalités diverses	273
TOTAL	2,041

Tipaza a formé pendant longtemps une section de la commune de Marengo, le village est érigé maintenant en commune de plein exercice.

Communications. — Un chemin vicinal longeant le bord de la mer assure les communications vers l'Est et vers l'Ouest. Du côté de l'Est, le chemin dessert plusieurs petits ports et se rattache sur la rive gauche du Mazafran à la route d'Alger à Koléa.

Vers l'Ouest, le massif du Chenoua n'ayant pas permis de suivre le rivage, le chemin remonte le cours de l'oued Nador pour gagner Marengo, sur la route de Cherchell. La station du chemin de fer la plus voisine est celle d'El-Affroun, sur la ligne d'Alger à Oran.

Digitized by Google

CHAPITRE III.

DÉBARCADÈRE DE TIPAZA.

Historique. — La construction d'un débarcadère a été réclamée, dès 1855, par le concessionnaire du territoire de Tipaza, pour faciliter le développement du village que l'on supposait à cette époque devoir prendre rapidement une importance considérable; l'exécution de cet ouvrage était mise à la charge de l'État par l'article 10 du décret de 1854, mais le Gouvernement restait libre de fixer l'époque et l'importance des travaux.

Le service du Génie avait bien tenté, antérieurement même au décret de concession, l'établissement d'un petit débarcadère en enrochements, près du poste de douane qui venait d'être installé; mais dès l'hiver suivant, le débarcadère fut enlevé par la mer.

On chercha à utiliser une petite crique voisine de l'ancien port; les constructions nécessaires à la création d'un véritable port, quoique très réduit, eussent entraîné une dépense de plus de 100,000 francs, hors de proportion avec le résultat à atteindre; aucune suite ne fut donnée à cette idée. On se borna à proposer l'exécution d'un simple débarcadère, accessible aux allèges qui opéreraient le chargement et le déchargement des navires mouillés au large de Tipaza, à l'abri du Chenoua.

Ce débarcadère devait être placé, d'après l'avant-projet des 23 mars-10 avril 1858, sur un plateau de rocher partant du bâtiment de la douane et se dirigeant vers l'Est, en laissant au Sud une petite crique assez bien abritée. La dépense était évaluée à 23,000 francs.

L'emplacement proposé présentait l'inconvénient assez grave d'être encombré de têtes de rochers; on devait bien les faire disparaître, mais on craignait en outre l'ensablement par les apports

Digitized by Google

d'un ravin débouchant un peu au Sud du mur de quai projeté; le tirant d'eau était insuffisant pour assurer l'accès du quai aux balancelles; enfin les canots et les embarcations, exposés soit à la lame directe, soit au ressac, n'auraient pu séjourner sans danger le long du débarcadère, par tous les vents compris entre le Nord et le N. E., qui sont les vents dominants dans la saison d'été.

Tels sont les motifs qui déterminèrent le choix d'un emplacement à 100 mètres environ au Sud du premier.

Le projet dressé le 31 mars 1859, par M. l'ingénieur Neveu-Derotrie, consistait en un terre-plein compris entre deux murs en maçonnerie, reliant un îlot à la terre ferme et rattaché au village par une rampe d'accès. Le mur Est, le seul accessible aux embarcations, était élevé, comme le terre-plein, à 1 mètre au-dessus du niveau de la mer; le mur Ouest, surélevé de $1^m,56$, formait mur de garde et protégeait le terre-plein contre la mer.

Le tirant d'eau le long du mur de quai variant de $1^m,10$ à $3^m,40$, cet ouvrage devait être accessible non seulement aux allèges, mais encore aux bâtiments légers qui font le cabotage sur la côte. Enfin, le point proposé étant plus enfoncé dans l'intérieur de l'anse, était mieux abrité par sa situation même et par quelques îlots et hauts-fonds dans la direction du N. E.

La dépense était évaluée à 24,000 francs.

Ce projet, examiné par une commission de gens de mer, a été définitivement approuvé par décision du Ministre de l'Algérie et des colonies du 3 novembre 1859, sous réserve d'une légère modification à apporter au tracé du mur Ouest du terre-plein.

Les travaux, commencés en 1860, ont été terminés en 1861; les dépenses se sont élevées à 31,000 francs, dépassant de 7,000 francs les prévisions; ce dépassement a été motivé par les difficultés rencontrées pour l'ouverture de la rampe d'accès, par les avaries survenues pendant l'hiver et enfin par l'augmentation du pavage qui, prévu seulement le long des murs Est et Ouest, a dû être étendu en cours d'exécution à toute la surface du terre-plein.

Digitized by Google

En 1865, cet ouvrage a été complété par la construction d'une cale inclinée de 5 mètres de largeur, adossée au mur S.E. du débarcadère, pour le halage des embarcations; la dépense prévue était de 5,000 francs (décision du 22 juillet 1865).

Deux ans plus tard, on a exécuté plusieurs travaux d'amélioration, comprenant l'extraction de quelques roches sous-marines et l'établissement d'un mur de garde sur l'îlot rocheux formant l'extrémité Nord du débarcadère (décision approbative du 2 août 1867). La dépense était évaluée à 4,500 francs.

Enfin nous mentionnerons l'enlèvement, en 1873, de blocs et de gros galets, sur la plage située au S.E. du débarcadère; ce travail, demandé par les habitants, avait pour objet de permettre le halage des embarcations des pêcheurs; il a exigé une dépense de 1,500 francs, à laquelle les intéressés ont contribué pour 400 francs.

Depuis cette époque il n'a été apporté aucune modification au débarcadère de Tipaza; on se borne à entretenir les pavages et les maçonneries; une réparation relativement importante a été faite à la cale en 1876 : un angle de cet ouvrage démoli par la tempête du 12 janvier a été refait en entier.

Description. — Le débarcadère est à l'Est d'une crique d'environ 90 ares ouverte au Nord et au N.E.; il comprend : 1° un mur de quai de 21 mètres de longueur, orienté du Nord au Sud, avec un tirant d'eau variant de $1^m,50$ à 3 mètres; 2° une cale inclinée de 5 mètres de largeur. La partie inclinée de cette cale a une longueur de 12 mètres et présente une pente de $0^m,162$; le tirant d'eau sur l'arête inférieure est de $0^m,50$.

Le terre-plein dallé a une superficie de 1,654 mètres carrés; il est abrité par deux murs construits, l'un au Nord, l'autre à l'Ouest.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX ET STATISTIQUES.

Le mouvement commercial du port est extrêmement restreint; nous n'avons pu avoir de renseignements statistiques que pour les deux dernières années 1886 et 1887; ils sont consignés dans les tableaux ci-dessous.

ENTRÉES ET SORTIES.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VOILES. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VOILES. Tonnage. tonn.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires chargés.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires sur lest.	NAVIRES À VAPEUR. Nombre de navires Total.	NAVIRES À VAPEUR. Tonnage. tonn.	RELÂCHEURS. Nombre.	RELÂCHEURS. Tonnage. tonn.	TOTAL des trois catégories. Nombre.	TOTAL des trois catégories. Tonnage. tonn.
						ENTRÉES.							
1886	Français..	17	8	25	638	5	3	8	736	»	»	33	1,404
1887	Français..	15	6	21	640	8	4	12	1,072	»	»	33	1,712
						SORTIES.							
1886	Français..	21	4	25	659	6	2	8	688	»	»	33	1.347
1887	Français..	17	3	20	609	9	3	12	1,702	»	»	32	2.311

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

ANNÉES.	IMPORTATIONS provenant DE PORTS FRANÇAIS.	EXPORTATIONS à destination DE PORTS FRANÇAIS.	OBSERVATIONS.
	tonnes.	tonnes.	
1886.....	Français..... 176	Français..... 218	Pas d'opérations avec l'étranger.
1887.....	Français..... 302	Français..... 515	

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES.

CORSE.

PORT D'AJACCIO.

Notice par M. Saenz, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Pages.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 1
Chapitre II. Renseignements historiques..... 9
§ 1. Île de Corse..... 9
§ 2. Ville d'Ajaccio..... 14
Chapitre III. Description du port. — Historique des travaux exécutés ou projetés. 20
Chapitre IV. Renseignements commerciaux et statistiques..... 34
Bibliographie..... 39

PORT DE SAGONE.

Notice par M. Saenz, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Renseignements historiques et description du port..... 41
Renseignements généraux..... 43
Renseignements statistiques..... 44

PORT DE CARGÈSE.

Notice par M. Saenz, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Renseignements historiques et description du port..... 47
Renseignements généraux..... 48
Renseignements statistiques..... 49

PORT DE PIANA.

Notice par M. Saenz, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Description du port..... 53

Digitized by Google

PORT DE PORTO.

Notice par M. Saenz, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Pages.
Description du port 55
Renseignements généraux 56
Renseignements statistiques 57

PORT DE GIROLATA.

Notice par M. Saenz, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Renseignements historiques et description du port 61

PORT DE CALVI.

Notice par M. Dumoulin, conducteur faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques 63
Chapitre II. Renseignements historiques 66
Chapitre III. Historique et description des ouvrages du port 69
Chapitre IV. Renseignements commerciaux et statistiques 72
Renseignements généraux 73

PORT DE L'ÎLE-ROUSSE.

Notice par M. Dumoulin, conducteur faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques 75
Chapitre II. Renseignements historiques 77
Chapitre III. Historique et description des ouvrages du port 79
Chapitre IV. Renseignements commerciaux et statistiques 82
Renseignements généraux 83

PORT DE SAINT-FLORENT.

Notice par M. Walter, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques 85
Chapitre II. Historique 86
Chapitre III. Description du port 87
Chapitre IV. Renseignements statistiques et commerciaux 88
Renseignements généraux 89
Bibliographie 89

Digitized by Google

PORT DE CENTURI.

Notice par M. Walter, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Pages.
Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 91
Chapitre II. Historique..... 92
Chapitre III. Description du port..... 93
Chapitre IV. Renseignements statistiques et commerciaux..... 94
Renseignements généraux..... 95
Bibliographie..... 95

MARINE DE TOLLARI.

Notice par M. Walter, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Renseignements géographiques et description du port..... 97

MARINE DE BARCAGGIO.

Notice par M. Walter, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Renseignements géographiques et description du port..... 99

PORT DE MACINAGGIO.

Notice par M. Walter, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 101
Chapitre II. Historique..... 102
Chapitre III. Description des ouvrages..... 103
Chapitre IV. Renseignements commerciaux et statistiques..... 104
Renseignements généraux..... 105
Bibliographie..... 105

MARINE DE LURI.

Notice par M. Guiotton, ingénieur des ponts et chaussées.

Renseignements géographiques et description du port..... 107

PORT DE PORTICCIOLO.

Notice par M. Walter, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques, hydrographiques et historiques... 109
Chapitre II. Description du port..... 110
Chapitre III. Renseignements statistiques et commerciaux..... 111
Renseignements généraux..... 112

Digitized by Google

MARINE D'ERBALUNGA.

Notice par M. Guiotton, ingénieur des ponts et chaussées.

Pages.
Renseignements géographiques et description du port..... 113

PORT DE BASTIA.

Notice par M. Walter, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Historique..... 115
Chapitre II. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 123
Chapitre III. Description du port..... 125
Chapitre IV. Travaux en cours d'exécution et travaux projetés..... 131
Chapitre V. Renseignements commerciaux et statistiques..... 133
Renseignements généraux..... 135
Bibliographie..... 136

PORT DE PORTO-VECCHIO.

Notice par M. Zevaco, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Historique..... 137
Chapitre II. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 140
Chapitre III. Description du port..... 142
Chapitre IV. Travaux en cours d'exécution ou en projet..... 144
Chapitre V. Renseignements commerciaux et statistiques..... 145
Renseignements généraux..... 149

PORT DE BONIFACIO.

Notice par M. Zevaco, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Historique..... 151
Chapitre II. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 155
Chapitre III. Description du port..... 159
Chapitre IV. Travaux en cours d'exécution ou en projet..... 161
Chapitre V. Renseignements commerciaux et statistiques..... 162
Chapitre VI. Renseignements divers..... 167
Renseignements généraux..... 168

PORT DE PROPRIANO.

Notice par M. Zevaco, sous-ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Historique..... 169
Chapitre II. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 171

Digitized by Google

Pages.
Chapitre III. Description du port..... 172
Chapitre IV. Travaux en cours d'exécution ou en projet..... 173
Chapitre V. Renseignements commerciaux et statistiques..... 174
Renseignements généraux..... 178

ALGÉRIE.

PORT DE NEMOURS.

Notice par M. Genty, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 181
Chapitre II. Historique..... 183
Chapitre III. Description du port..... 185
Chapitre IV. Renseignements commerciaux..... 186
Renseignements généraux et statistiques..... 186

PORT DE BENI-SAF.

Notice par M. Genty, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 191
Chapitre II. Historique..... 193
Chapitre III. Description du port..... 195
Chapitre IV. Renseignements commerciaux..... 198
Renseignements généraux et statistiques..... 198

PORT DE MERS-EL-KÉBIR.

Notice par M. Genty, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 203
Chapitre II. Historique..... 205
Chapitre III. Description des ouvrages du port..... 208
Chapitre IV. Renseignements commerciaux..... 210
Renseignements généraux et statistiques..... 210

PORT D'ORAN.

Notice par M. Meunier, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 213
§ 1. Rivage de la mer. — Atterrages..... 213
§ 2. Baie d'Oran..... 214
§ 3. Courants..... 215

Digitized by Google

Pages.

§ 4. Mouvement des eaux. 215
§ 5. Vents 217
§ 6. Climat 219
§ 7. Situation d'Oran 223
§ 8. Communications avec l'intérieur 224
§ 9. Population d'Oran 225
§ 10. Travaux de salubrité. — Alimentation en eau potable. . . 227

Chapitre II. Renseignements historiques 229
§ 1. Origines d'Oran 229
§ 2. Oran sous les Arabes 230
§ 3. Occupation espagnole 237
§ 4. Oran sous les Turcs 251
§ 5. Occupation française 252

Chapitre III. Le port d'Oran 258
§ 1. Travaux espagnols 258
§ 2. Travaux et projets de 1832 à 1845 259
§ 3. Création d'un bassin de débarquement (1844-1860) 264
§ 4. Création d'un port (1858-1876) 269
§ 5. Programme de 1876 281
§ 6. Projets divers 286

Chapitre IV. Indications relatives aux travaux 289
§ 1. Description générale du port 289
§ 2. Jetée du Large 291
§ 3. Jetée Sainte-Thérèse 301
§ 4. Quais 302
§ 5. Cale de halage pour la réparation des navires 306
§ 6. Égouts 308
§ 7. Voies d'accès au port 309
§ 8. Ouvrages divers 310
§ 9. Lois et décisions ministérielles 312
§ 10. Dépenses 313

Chapitre V. Renseignements commerciaux et statistiques 315
§ 1. Mouvement de la navigation 315
§ 2. Mouvement des marchandises 320
§ 3. Nature, provenance et destination des marchandises 322
§ 4. Utilisation des quais 323
§ 5. Chemin de fer 324

Renseignements généraux 327
Renseignements statistiques 328
Bibliographie 331

Digitized by Google

PORT D'ARZEW.

Notice par M. Genty, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Pages.
Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques 333
Chapitre II. Historique 336
Chapitre III. Description du port 340
Chapitre IV. Renseignements commerciaux 343
Renseignements généraux 343
Renseignements statistiques 344

PORT DE MOSTAGANEM.

Notice par M. Genty, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et M. Poisson, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques 347
§ 1. Position géographique 347
§ 2. Renseignements hydrographiques 348
§ 3. Régime des vents 350
Chapitre II. Historique 351
Chapitre III. Description du port 354
§ 1. Phases successives de la construction 354
§ 2. Description des ouvrages existants 358
Chapitre IV. Renseignements économiques et commerciaux 360
Bibliographie 360
Renseignements statistiques 361

PORT DE TÉNÈS.

Notice par M. Branlière, conducteur faisant fonctions d'ingénieur des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques 363
Chapitre II. Renseignements historiques 371
Chapitre III. Indications relatives aux travaux 379
Chapitre IV. Description du port 399
Chapitre V. Renseignements commerciaux 401
Renseignements généraux 403
Renseignements statistiques 404
Bibliographie 407

PORT DE CHERCHELL.

Notice par M. Meunier, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques 409
§ 1. Situation générale 409

Digitized by Google

Pages.
§ 2. Atterrages..... 410
§ 3. Courants, vents, climats..... 410
§ 4. Ville de Cherchell..... 411
Chapitre II. Renseignements historiques..... 413
§ 1. Occupation romaine..... 413
§ 2. Invasion vandale..... 415
§ 3. Invasion arabe et occupation turque..... 417
§ 4. Occupation française..... 421
Chapitre III. Port de Cherchell..... 423
§ 1. Port romain..... 423
§ 2. Port actuel..... 426
Chapitre IV. Renseignements commerciaux et économiques..... 434
Renseignements généraux..... 435
Renseignements statistiques..... 436
Bibliographie..... 440

PORT DE TIPAZA.

Notice par M. Meunier, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Chapitre I. Renseignements géographiques et hydrographiques..... 441
Chapitre II. Renseignements historiques..... 445
Chapitre III. Débarcadère..... 447
Chapitre IV. Renseignements commerciaux et statistiques..... 450

ERRATA.

Page 37, dernière ligne, *au lieu de :* M. de Marbœuf, *lire :* M. de Marbeuf.

Page 163, titre du tableau, 2e ligne, *au lieu de :* Navires provenant de ports français, *lire :* Navires provenant de ports étrangers.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

3 2044 019 802 297

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

WIDENER
SEP 10 1999
BOOK DUE

WIDENER
NOV 1999
CANCELLED

Digitized by Google

Digitized by Google